Die Verkehrssicherungspflicht

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung des juristischen Doktorgrades

an der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Friedrich Wilhelms- Universität

zu Berlin

von

Hans Lintaler
Berlin- Charlottenburg

Tag der mündlichen Prüfung: 28. 2. 40
Tag der Promotion: 5. 6. 40

1940

Druckerei wissenschaftlicher Werke Konrad Triltsch
Würzburg-Aumühle

J 10

Dekan: Prof. Dr. P. Gieseke.

1. Referent: Prof. Dr. J. Hedemann.

2. „ Prof. Dr. Siebert.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

I. Teil.

Seite

Allgemeines zur Darstellung 1

Die Verkehrseröffnung 1
Der Sicherungspflichtige 4
Die verkehrsberechtigten Personen 6
Die dem Verkehr gewidmeten Räume 14
Verkehrssicherheit und Verdunkelungspflicht 15
Die Verkehrszeit 19
Die Pflichten der Verkehrsteilnehmer 20

II. Teil.

Die rechtlichen Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht 22

Die Ableitung der Verkehrssicherungspflicht aus der culpa in contrahendo 22
Die Erhaltungsverträge 28
Die Ableitung der Verkehrssicherungspflicht aus § 823, 1 BGB. 32
Vorbemerkung: Gefährdungshaftung und Verschuldenshaftung im Verkehrsleben 32
Die Entwicklung der Rechtsprechung auf der Grundlage des § 823, 1 BGB 33
Die Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht im englischen Recht 36
Die Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflicht im französischen Recht 48
Die Haftung des Verkehrseröffners nach deutschem Recht 56

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41550812_0247

I. Teil.

Allgemeines zur Darstellung.

In der Rechtsprechung finden sich Entscheidungen, in denen Schadensersatzansprüche aus Unfällen wegen fehlender oder mangelhafter Verkehrssicherheit geltend gemacht werden. Soweit auf Grund gesetzlicher Bestimmungen oder vertraglicher Vereinbarungen der Verkehrseröffner in diesen Fällen zur Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes schon verpflichtet ist, ergibt sich ohne Weiteres die Begründung eines derartigen Anspruches des Geschädigten, sofern nicht anderweitige Umstände in seiner Person der Geltendmachung des Anspruches entgegenstehen (z. B. bei Vorliegen der Voraussetzungen des § 254 BGB) oder auf Grund einer Kollision mit höherwertigen Normen die rechtzeitige Herstellung eines verkehrssicheren Zustandes durch den Verpflichteten nicht möglich war (z. B. bei Verdunkelungen im Interesse der Landesverteidigung oder Unmöglichkeit rechtzeitiger Beschaffung der entsprechenden Streu-, Beleuchtungs- oder sonstigen Sicherungsmaterialien wegen Transport- oder Herstellungsschwierigkeiten). Für die Darstellung scheiden diese letztgenannten Fälle aus; desgl. die Haftung des Reiches und der Körperschaften des öffentlichen Rechts für ihr dem öffentlichen Verkehr gewidmetes Eigentum.

Die Verkehrssicherungspflicht als solche setzt eine Verkehrseröffnung voraus, ferner einen Sicherungspflichtigen. Der Umfang der Verkehrseröffnung kann ebenfalls in zeitlicher, örtlicher und personeller Hinsicht begrenzt sein. Bevor daher auf eine Erörterung der rechtlichen Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht als solcher eingegangen werden kann, ist eine vorausgehende kurze Darstellung der eben angeführten Begriffe unumgänglich.

Die Verkehrseröffnung.

Die Eröffnung eines Verkehrs ist die notwendige Voraussetzung für die Haftung für seine Sicherheit (Meyer S. 18). Diese Haftung kann demzufolge nur dann wirksam werden, wenn die Verkehrs-

eröffnung vor dem Unfall stattgefunden hat. Die Sicherung erstreckt sich nicht nur auf Menschen, sondern auch auf Sachen, gleichgültig, ob Menschen sie bei sich tragen oder ob sie lagern, ja selbst auf Tiere (Delius, Sp. 206; a.A. Gerdes, S. 22).

Nach RGRK (a.a.O. § 823, zu 6a) setzt die Eröffnung eines Verkehrs einen Willensakt des Verfügungsberechtigten voraus, vermöge dessen der Grund und Boden dem Verkehrszweck gewidmet und bestimmt wird. Unerheblich dabei ist, in welchem Zeitpunkt während der Dauer seiner Berechtigung der Verkehrseröffner die Sache dem Verkehr widmet. (Meyer, a.a.O.) Der Berechtigte muß willentlich und wissentlich sein Haus und Grundstück dem Verkehr widmen (Hülsenbeck, S. 10). Die Erklärung der Verkehrseröffnung kann ferner ausdrücklich oder stillschweigend erfolgen, z. B.: durch besondere Ankündigung. Nicht ausreichend dagegen ist das bloße Dulden eines Verkehrs. So ist z. B. in einer bloß freundnachbarlichen oder unverbindlichen und widerruflichen Duldung keine Willenserklärung des Berechtigten zur Verkehrseröffnung zu erblicken (RGJW 07,364; 08,744; RG 54,58). Eine derartige Duldung wird meistens dann anzunehmen sein, wenn ein Haus- und Grundbesitzer seinem Nachbarn aus Freundschaft gestattet, in dem der Gestattung entsprechenden Umfang auf seinem Grund und Boden zu verkehren. Dieser Akt ist nicht gleichbedeutend mit einer ausdrücklichen Verkehrseröffnung (vergl. JW, 1913, 736). Kommt daher in einem solchen Falle der Duldung eines Verkehrs der Nachbar zu Schaden, so besteht in der Regel keine Haftung des Haus- und Grundbesitzers (Hülsenbeck, S. 10). Andererseits kann aber beim Obwalten eines anerkannten Verkehrsbedürfnisses in einem fortgesetzten Dulden die stillschweigende Willenserklärung einer Widmung gefunden werden, aus der sich dann die Verpflichtung zur Verkehrssicherung ergibt (vergl. noch Warn. 08,373; 1911 Nr. 117). Als Verkehrseröffner gilt ferner auch derjenige, der durch Herstellung gewisser Einrichtungen das Publikum dazu veranlaßt, einen bestimmten Weg zu benutzen (vergl. Gruchot, 45,630) oder wer die Benutzung eines nicht dem Verkehr eröffneten Grundstücks oder Grundstückteils erleichtert (vergl. Recht 1910, 1566), sodaß beim Publikum leicht der Eindruck entstehen kann, es sei eine Verkehrseröffnung erfolgt. Der in diesen Fällen hervorgerufene Schein einer Verkehrseröffnung mit der Verpflichtung zur Verkehrssicherung kann nur dadurch zerstört werden, daß deutlich erkennbar gemacht wird, daß eine Verkehrseröffnung nicht stattgefun-

den hat, z. B. durch Absperrung des Grundstücks. Das erlassene Verbot muß aber wirksam durchgeführt werden. Denn trotz des erlassenen Verbotes besteht die Sicherungspflicht nach wie vor weiter, wenn der Verkehr weiter geduldet wird oder aus den Umständen oder dem Verhalten des Verfügungsberechtigten der Schluß gezogen werden kann, daß ein Verkehr eröffnet worden sei (vergl. Planck B II, 2b zu § 823; Friedrichs, S. 6, Nr. 2: „in allen Fällen eröffnet der den Verkehr, der ihn duldet und nicht absperren will oder kann").

Wie die Haftung für Verkehrssicherheit eine Verkehrseröffnung voraussetzt, so fällt sie fort, wenn eine Verkehrseröffnung überhaupt nicht vorliegt oder eine vorhandene bereits vor Eintritt des Unfalls wieder aufgehoben worden ist. Ist eine Straße dem Verkehr erkennbar wieder entzogen, so wird sie vom Benutzer auf eigene Gefahr begangen. Überhaupt keine Verkehrsbestimmung von Räumen liegt vor, wenn ihr Betreten verboten ist; z. B. eine Tafel ist angeschlagen „Eintritt verboten" oder „Achtung Selbstschüsse".

Strittig bleibt, inwieweit der Begriff des beschränkten Verkehrs eine zahlenmäßige Abgrenzung nach unten hin erforderlich macht. Nach Kayser (S. 3) kann eine Haftung aus beschränktem Verkehr dann nicht mehr angenommen werden, wenn es sich nur um einzelne bestimmte Personen handelt, denen der Zutritt zu bestimmten Räumlichkeiten, die dem allgemeinen Verkehr entzogen sind, gestattet wird. Wieso hier grundsätzlich keine Haftung aus der Verkehrseröffnung mehr gelten soll, ist unverständlich. Kayser konstruiert den Fall, daß ein Bauführer seinem Freunde ein im Umbau befindliches Theater zeigt, wobei der Freund innerhalb des Vorraums zu Fall kommt. „Hier ist kein Verkehr eröffnet" (Kayser, a.a.O.). Es handelt sich meines Erachtens hierbei vielmehr um die Beantwortung der Frage, wann bei einem beschränkten, unter Umständen auch nur aus Gefälligkeit gestatteten Verkehr eine Einschränkung der Haftung des Gestattenden und ein Handeln auf eigene Gefahr auf Seiten des Besuchers als aus den Umständen zu entnehmen und allein der Billigkeit entsprechend angenommen werden kann; aber selbst abgesehen hiervon ist ein Verkehr für andere auch dann eröffnet, wenn bestimmungsgemäß nur eine Person — regelmäßig — den Verkehrsraum benutzen soll. Die Benutzung durch eine Mehrzahl ist nicht erforderlich, ebensowenig nur ein Kommen und Gehen. Auch der Aufenthalt fällt unter den Schutz des Verkehrseröffners (RG 1913, 3128; RG in Carl, S. 9, Z. 3 mit weiterer Literatur).

Der Sicherungspflichtige.

Die Verkehrssicherungspflicht trifft grundsätzlich denjenigen, der den Verkehr eröffnet oder aufrecht erhält; das braucht nicht immer der Eigentümer zu sein. Entscheidend sind vielmehr die tatsächlichen und rechtlichen Beziehungen des Betreffenden zu dem von ihm zum Verkehr bestimmten Gegenstand (vergl. Delius, Sp. 207). Mit seiner Person ist die Sicherungspflicht unlösbar verbunden. So trifft z.B. bei einem zum Betriebe einer Gastwirtschaft vermieteten Hause den Mieter die Verkehrssicherungspflicht[1]) (vergl. RGE 54, 56; 68, 161; 118, 94; über eine Mithaftung des Vermieters vergl. RGE 95, 63; RGJW. 29,739). Eine Kirchengemeinde muß auch den für ihren Verkehr in Anspruch genommenen, ihr selbst nicht gehörigen Vorplatz gefahrlos halten (Gruch. 55,97); der Wirt, der die Pferde der bei ihm verkehrenden Fuhrleute auf der öffentlichen Straße vor seinem Hause füttern läßt, ist verpflichtet, die Futterreste zu beseitigen (Recht 06, 1621). Bei Nießbrauch, beschränkter persönlicher Dienstbarkeit, Leihe, Verwahrung usw., ist die Haftung des Eigentümers dem Publikum gegenüber ausgeschaltet (Delius Sp. 207).

Diese Regelung findet ihre Berechtigung in der Tatsache, daß das Bestehen mehrerer Besitzverhältnisse an einer Sache einem entfernter besitzenden Berechtigten in der Regel die Möglichkeit nimmt, ohne eine Beeinträchtigung der Rechte der vor ihm stehenden Besitzmittler der von ihm besessenen Sache diejenige Obhut und Sorgfalt angedeihen zu lassen, die nun einmal im Interesse der Verkehrssicherheit erforderlich ist. Wenn das Gesetz sich dann auf den Standpunkt stellt, daß derjenige, der einer Sache am nächsten steht, auch der für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflichten an erster Stelle Verantwortliche ist, so ist dies vollkommen berechtigt. Nach § 836 Abs. 3 BGB ist der — gegenwärtige oder frühere — Eigenbesitzer eines Grundstücks für den Schaden verantwortlich, den ein Dritter durch Einsturz oder durch Ablösung von Teilen eines Gebäudes oder Werkes erleidet, wenn es ihm nicht gelingt, den Nachweis zu erbringen, daß er die zum Zweck der Abwendung der Gefahr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat (vergl. § 836, Abs. 1, S. 2, BGB; vergl. auch § 836, Abs. 2, BGB).

Besitzt jemand dagegen auf einem fremden Grundstück in Ausübung eines — dinglichen oder obligatorischen — Rechts ein Ge-

[1]) Zur Haftung des Mieters für Verkehrssicherheit der gemieteten Sache vergl. noch Soergel, K. 1937, § 823, S. 588, Z. r und Z. 27a, S. 605.

bäude oder anderes Werk, so trifft ihn an Stelle des Besitzers des Grundstücks die Verantwortlichkeit (§ 837, BGB). Vorausgesetzt ist zwar nicht Eigentum, aber Eigenbesitz an dem Gebäude oder Werk. Der gesetzgeberische Grund für diese Regelung liegt hier ebenfalls darin, daß in den Sonderfällen des § 837, BGB nur der Besitzer des Gebäudes oder Werkes in der Lage ist, die zur Abwendung von Gefahr notwendigen Maßnahmen zu treffen; z. B. der Pächter, der auf dem Pachtgut Anlagen errichtet (RGJW 10,653; der Gastwirt hinsichtlich eines von ihm auf gemietetem Platz errichteten Restaurationszeltes, RG in Recht 08, 3265; vergl. Carl, S. 9, Z. 1 mit Literatur; Palandt, S. 821, Enneccerus, a.a.O., S. 745/46; Warneyer 1938, S. 552/53). Wer vermöge eines Nutzungsrechts die Unterhaltung des Gebäudes oder Werkes für den Besitzer trägt, ist neben dem Besitzer in gleicher Weise verantwortlich wie dieser und zwar auch Dritten gegenüber (vergl. Palandt, a.a.O., § 838, S. 821). Der Nießbraucher ist nach § 1036, Abs. 2, BGB zur Herstellung des verkehrssicheren Zustandes der Sache verpflichtet (vergl. OVG 70,241); vergl. ferner §§ 908 BGB (demzufolge die Haftung nach § 836 Abs. 2 BGB aber ausgeschlossen ist); 909 (Vertiefung eines Grundstücks), 1363 (Eingebrachtes Gut), 1374 (Verwaltungspflicht des Mannes), 1384 (Kosten- und Lastentragungspflicht), 1649 (Väterliche Nutznießung), 1654 (Lasten des Vaters bei Nutznießung am Kindesvermögen), 1684 (Elterliche Gewalt der Mutter), 1686. Ferner die §§ 1021 (Vereinbarte Unterhaltspflicht, wenn zur Ausübung einer Grunddienstbarkeit eine Anlage auf dem belasteten Grundstück gehört), 1133/35 (Verschlechterung des mit einer Hypothek belasteten Grundstücks, drohende Verschlechterung, Verschlechterung des Zubehörs), 1215 (Verwahrungspflicht des Pfandgläubigers), 1251 (Eintritt des neuen Pfandgläubigers in die Verpflichtungen des bisherigen dem Verpfänder gegenüber; vergl. aber dagegen § 838 ZPO). Das Polizeiverwaltungsgesetz vom 1. 6. 1931, § 20, die 8. Durchführungsverordnung zum Luftschutzgesetz (Verdunklungsverordnung) vom 23. 5. 39 (RGBl. I, S. 965) § 2: „Für die Verdunkelung ist der Eigentümer verantwortlich. Wer die tatsächliche Gewalt über eine Sache ausübt, ist für die Verdunkelung anstelle des Eigentümers verantwortlich."

Wird ein Verkehr in einem Hause eröffnet, so dürfte in der Regel der Eigentümer zugleich der Sicherungspflichtige sein; das gilt aber dann nicht, wenn ein anderer als der Eigentümer zur tatsächlichen Verfügung oder Verwaltung berechtigt ist. Steht das Haus unter Zwangsverwaltung, so übt der Zwangsverwalter ge-

mäß § 148 Abs. 2, ZVG. statt des Grundstückseigentümers die Verwaltung und Nutzung aus und ist dadurch nicht nur in der Lage, sondern zugleich auch verpflichtet für das Grundstück diejenigen Instandsetzungsmaßnahmen zu treffen, die bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt erforderlich sind (OLG Königsberg vom 8. 11. 35 in VR. 1936, S. 145). Ist der Eigentümer minderjährig, so ist statt seiner der gesetzliche Vertreter sicherungspflichtig (Seuffert Arch. 64,165). Ist eine Ehefrau Eigentümerin eines Hauses und leben die Ehegatten im gesetzlichen Güterstand der Verwaltung und Nutznießung, so ist der Mann, sofern das Haus zum eingebrachten Gut gehört, nicht nur verpflichtet für die Erhaltung, sondern auch für die Verbesserung des Hauses zu sorgen (Staudinger, § 1374, Z. 5, Abs. 4, S. 247). Bei den sonstigen Güterständen ist maßgebend, ob der Mann zur Verwaltung berechtigt oder verpflichtet ist (vergl. §§ 1443, 1519, 1549 BGB). Der Mann ist auch dann sicherungspflichtig, wenn ihm die Verwaltung von der Frau übertragen wird. Bei Gewerbebetrieben mit offenem Laden gilt derjenige als Verkehrseröffner, der nach außen hin als der Inhaber des Geschäfts auftritt, dessen Name also nach § 15a GewO an der Außenseite oder am Eingang des Geschäfts steht. Er kann seine Haftung nicht deshalb ablehnen, weil der Betrieb für Rechnung eines anderen geführt wird. Auch wer eine Konzession unberechtigt auf einen anderen überträgt, haftet zusammen mit dem tatsächlichen Leiter (Delius, Sp. 208).

Sind zur polizeimäßigen Reinigung einer Straße die Anlieger verpflichtet, so ist die Gemeinde insoweit befreit, wie die Verpflichtung der ersteren reicht. Sie ist dann nur noch verpflichtet für die Beseitigung baulicher Mängel zu sorgen (vergl. Kraft. S. 159) [2]). Hat die Polizei zugestimmt, daß an Stelle des Anliegers ein Dritter die Reinigung ausführt, so bleibt der Anlieger trotzdem verpflichtet, den Dritten zu überwachen; denn nur die Ausführung, nicht aber die Reinigungspflicht selbst ist übertragbar (§ 6 des Gesetzes vom 1. 7. 1912).

Die verkehrsberechtigten Personen.

Unter Verkehrsberechtigung in dem hier gebrauchten Sinn ist nicht ein Verbot des Betretens von Räumlichkeiten durch andere Per-

[2]) Kraft in Gruchot 58,101: Wegerecht und Haftpflicht unter besonderer Berücksichtigung des rheinischen Wegerechts.

sonen zu verstehen, sondern nur, daß derjenige, der ohne vernünftigen Anlaß an einem Ort erscheint an dem nur ein beschränkter Verkehr eröffnet ist, auf eigenes Risiko handelt und auf Grund der stattgefundenen Verkehrseröffnung keinen Schadensersatzanspruch geltend zu machen berechtigt ist.

Der Ausschluß der Verkehrsberechtigung gewisser Personen kann sich aus verschiedenen Umständen ergeben. Verbietet ein Schild bestimmten Personen, z. B. Bettlern, Hausierern usw., (vergl. Frank, S. 312) überhaupt den Zutritt, so fällt die Sicherungspflicht des Verkehrseröffners diesen Personen gegenüber ganz weg; dasselbe gilt gegenüber Dieben (Delius, Sp. 207). Die Aufschrift „Bissige Hunde" enthält dagegen kein Verbot, sondern nur eine Mahnung zur Vorsicht (§ 254 BGB). Der Ausschluß der Verkehrsberechtigung kann sich auch daraus ergeben, daß Unbefugten der Zutritt untersagt wird; das Verbot enthebt aber auch hier nur der Sicherungspflicht, wenn es ernstlich durchgeführt wird (vergl. Warn. 1917, 240).

Der Eigentümer haftet aber für Verkehrssicherheit nicht nur den Personen, die das Grundstück betreten müssen (z. B. Mieter einer Wohnung, Gäste eines Lokals) sondern auch denen, die aus erlaubtem eigenen Interesse das Grundstück betreten, z. B. um sich nach der Adresse eines Dritten zu erkundigen (BayZ. 1931, 324 = Geigel, S. 76). Diese Verpflichtung des Eigentümers beschränkt sich aber nur auf den allgemeinen Verkehr in seinem Hause, nicht auf einen darüber hinausgehenden, welcher durch die besonderen persönlichen, gesellschaftlichen oder gewerblichen Bedürfnisse und Gepflogenheiten eines Mieters hervorgerufen wird; diesen Verkehr hat der Mieter eröffnet (Delius, Sp. 208). Keinen Anspruch auf einen verkehrssicheren Zustand haben ferner Personen, die aus Neugier oder verwechselung einen nicht für sie bestimmten Raum betreten. Ist ein Weg lediglich für die Angestellten eines Unternehmens bestimmt, so sind auch nur diese verkehrsberechtigt, gleichgültig, ob auch andere hier geduldet werden.

Verkehrsberechtigt ist ferner grundsätzlich nur, wer die stillschweigende Einladung zum Eintreten oder wenigstens die Erlaubnis des Verkehrseröffners hierfür annehmen darf. Mußte dagegen der Handelnde aus den Umständen oder seinen persönlichen Beziehungen zu dem Berechtigten entnehmen können, daß dieser mit seinem Eintreten nicht einverstanden ist oder bei vorhandener Kenntnis nicht einverstanden wäre, so ist der Handelnde nicht ver-

kehrsberechtigt; dagegen genügt es nicht, wenn dieser jenes Bewußtsein nur hätte haben können oder hätte haben müssen. Ein Verhalten, das sich strafrechtlich als Hausfriedensbruch qualifiziert, ist selbstverständlich nicht verkehrsschutzbedürftig. Auch hier genügt ein Handeln gegen den vermuteten, aber nicht gegen den zu vermutenden Willen des Berechtigten (vergl. Frank, S. 312). Nach Delius (Sp. 207) beschränkt sich dagegen der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Leuten, deren Besuch nicht genehmigt ist, oder als nicht genehmigt gilt, lediglich auf die Zugangswege, nicht aber auf andere Räumlichkeiten, z. B. das Klosett.

Auch auf die Rechtswidrigkeit der Absicht des Eintretenden kommt es nicht an (Josef in Gruchot 52,540). Wer in stark betrunkenem Zustand oder in einem unpassenden Aufzug in ein erstklassiges Wirtshaus eintritt, muß mit seiner Abweisung rechnen, mag er auch zahlungsfähig sein [3]).

Wird die Verkehrsberechtigung durch Zahlung eines Entgelts erworben, z. B. Theater, Konzert usw. so darf sich in diesen Räumen nur aufhalten, wer eine gültige Karte besitzt (Delius, Sp. 209). Zweifelhaft ist dabei, ob der Verkehrseröffner seine Sicherungspflicht nur auf die zahlenden Besucher beschränken kann, sodaß den anderen gegenüber keine Sicherungspflicht besteht (meines Erachtens zu bejahen für Räume, die der Betreffende nur gegen Zahlung eines Entgelts zu betreten berechtigt ist; verneinend OLG Braunschweig in OLG 28,239).

Die Abgrenzung des Kreises der Verkehrsberechtigten kann sich allein auch aus dem Zweck, dem die verkehrseröffnete Sache dient, ergeben. Befinden sich z. B. im 4. Stockwerk eines Hauses nur Boden und Trockenräume, so besteht hier Fremden gegenüber keine Verpflichtung zur Verkehrssicherung (OLG 17, 391).

Inhaber von Gast- und Schankwirtschaften, Ladenbesitzer, Theaterunternehmer etc., haben ihr Lokal selbst, die Zugänge zu demselben (RGZ 58,333) und zu dessen Zubehör (sogen. Nebenräume) verkehrssicher zu halten. Diese Verpflichtung besteht grundsätzlich jedem gegenüber, der den Laden etc. betritt, gleichgül-

---

[3]) So kann die Kreispolizeibehörde des Wohnortes oder die von ihr bestimmte Ortspolizeibehörde einer Person, die eine Sucht zu übermäßigem Alkoholgenuß besitzt (Trunkenbold), das Betreten von Gaststätten, in denen alkoholhaltige Getränke verabfolgt werden, bis zur Dauer eines Jahres für das gesamte Reichsgebiet — und auch zu wiederholten Malen — verbieten (vergl. Pol.-Vo. über das Wirtshausverbot vom 18. 10. 39, §§ 1—3; vergl. RGBl I, S. 2115).

tig, ob er etwas kaufen oder genießen will und sofern sich nicht aus dem weiter oben Dargelegten seine mangelnde Verkehrsberechtigung ergibt (Delius, Sp. 208). Nichtgästen und Nichtkäufern gegenüber brauchen aber Bedürfnisanstalten und deren Zugänge, sowie die ausschließlich nur für Gäste bestimmten Räumlichkeiten nicht verkehrssicher gehalten zu werden, denn diesen Personen gegenüber ist der Verkehr nicht eröffnet (anderer Ansicht und zu weitgehend Josef in Gruchot 52,540: verkehrsberechtigt sind alle, außer Bettlern und Zechprellern). Die Haftung des Wirtes tritt auch ein, wenn er bei Andrang seine Privaträume dem Publikum zur Verfügung stellt (Delius, Sp. 209).

Unter Umständen haben auch Nichtgäste, die das Lokal betreten, einen Anspruch auf Verkehrssicherheit. Das gilt z. B. für die im Betriebe tätigen Personen (z. B. Angestellte) und diejenigen, welchen im allgemeinen oder speziell die Erlaubnis zum Eintritt erteilt ist, z. B. Lieferanten, Briefträger, Vertretern, auch Personen, die einen Gast geschäftlich oder privat sprechen, ihn abholen oder ihm etwas bringen wollen (vergl. Recht 1910, 4080; RG 85,185; Goldscheider in Gruchot 60,382). Diese verkehrsberechtigten Gäste dürfen sich aber nicht in den Räumen aufhalten, die nur für Gäste bestimmt sind, es sei denn, daß sie hierzu vom Wirt im Einzelfall stillschweigend oder ausdrücklich oder kraft eines Vertragsverhältnisses ermächtigt sind. Die verkehrsberechtigten Nichtgäste haben auch das Recht einen Sitzplatz einzunehmen und einen Anspruch auf die Verkehrssicherheit der Stühle (vergl. RG 85,185). Die Begleiter von Gästen sind dagegen in der Regel als Gäste zu betrachten.

Dagegen tritt nur eine Erweiterung der persönlichen, nicht auch der räumlichen Verkehrsberechtigung ein, wenn große Lokale durch einladende Aufschriften, öffentliche Einladungen, zum unverbindlichen Besuch ihrer Räumlichkeiten auffordern; die Einkehrenden dürfen dann ohne Weiteres ein- und ausgehen und genießen denselben Schutz wie diejenigen, die aus einem bestimmten und berechtigten Anlaß das Lokal betreten (JW 1911, 40; Warn. R 1910, 440). Das Gleiche gilt vom Warenhausverkehr. Verkehrsberechtigt sind hier nicht nur diejenigen, die etwas kaufen wollen, sondern auch die, die nur zur Besichtigung der ausgelegten Waren das Haus betreten haben. Eine strenge Abgrenzung des Kreises der Verkehrsberechtigten besteht ferner nicht in den Vorräumen von Verkehrsunternehmen, die dem allgemeinen Verkehr dienen, z. B. Eisenbahnen.

Im Gegensatz hierzu ist der Verkehr in einem Privathause ein streng beschränkter. Wer ein solches Haus ohne vernünftigen Grund betritt, hat daher keinen Anspruch auf Verkehrssicherheit (vergl. Oertmann, Anm. 10 zu § 823 BGB).

Die Befugnis des Verkehrseröffners, den Kreis der verkehrsberechtigten Personen zu bestimmen, scheint im Widerspruch zu stehen mit der Tatsache, daß das Gesetz selbst unter Umständen einer Person die Befugnis erteilt, in fremde Räumlichkeiten einzudringen. Das kann z. B. der Fall auf Grund einer Bestimmung des öffentlichen oder privaten Rechts sein. So steht der Polizei das Recht zu, bei Vorliegen der gesetzlichen Erfordernisse in fremde Räumlichkeiten einzudringen, um Durchsuchungen oder Verhaftungen vorzunehmen; der Gerichtsvollzieher ist berechtigt, auch gegen den Willen des Wohnungsinhabers in dessen Räumlichkeiten einzudringen und Pfändungen zu vollziehen. Der Vater ist berechtigt, die Wohnung des seiner Gewalt unterworfenen Sohnes zu betreten (vergl. Frank, S. 312; RGZ 75,254). Der Gestellungspflichtige muß dem Gestellungsbefehl nachkommen usw.; in allen diesen Fällen steht der einen Partei die stärkere Befugnis zur Seite, den Gegner zu einem Handeln zu zwingen, sei es, daß dieser nun der an ihn gerichteten Aufforderung, seine Räume zu öffnen, nachkommen, oder sei es, daß er sich selbst in fremde Räumlichkeiten dem Willen des Auffordernden gemäß begeben muß.

Handelt es sich um die Wahrnehmung einer Befugnis auf Grund des öffentlichen Rechts, so ist zu unterscheiden, ob der Verkehr in den Räumen privater Haus-, Ladenbesitzer oder Wohnungsmieter stattfindet, oder ob er in den Räumen einer Behörde — sei es auch nur in den von ihr für den konkreten Fall bestimmten — stattfindet. Beide Fragen sind getrennt zu behandeln.

Dringt ein Gerichtsvollzieher oder Polizeibeamter in Räumlichkeiten Privater ein, die an und für sich schon dem allgemeinen Verkehr geöffnet sind, z. B. Ladeninhaber, Gast- oder Warenhausbesitzer, so genießen sie denselben Schutz wie jeder andere berechtigte Besucher. Eine Aufschrift an der vom Hausflur zum Hof führenden Tür „Unbefugten ist der Zutritt verboten" ist bedeutungslos, wenn der mit dem Betreten verfolgte Zweck es ausschließt, die in amtlicher Eigenschaft handelnde Person „als Unbefugten" erscheinen zu lassen und ihr zu verbieten, den Hintereingang zu benutzen (KGJW 1926, 1847); so ist z. B. der Notar befugt, zum Zweck des Protestes eines

Wechsels auch nach Schluß des Vordereinganges der Bank zu versuchen durch den Hintereingang Einlaß zu erhalten, wenn aller Wahrscheinlichkeit nach die nach hinten gelegenen Geschäftsräume der Bank noch offen oder auf Klingeln oder Klopfen noch zugänglich sind und die zur Vornahme von Wechselprotest-Urkunden durch Gesetz festgesetzte Zeit noch nicht vorbei ist.

Eine derartige Verpflichtung zur verkehrssicheren Instandhaltung besteht aber nicht für die Privathäuser. Erleidet hier der auf Grund einer Befugnis des öffentlichen oder privaten Rechts Handelnde einen Unfall, so tritt eine Haftung des Inhabers nur insoweit ein, als nach Lage der Umstände eine vorbeugende Tätigkeit zur Beseitigung der Mängel billigerweise von ihm erwartet werden konnte (Josef, a.a.O., S. 526), oder ob nach Lage des konkreten Falles für den Inhaber der Wohnung die Möglichkeit bestand, den Eintretenden rechtzeitig genug auf die gefahrdrohende Beschaffenheit der Räumlichkeiten aufmerksam zu machen oder ihn zur Vorsicht zu mahnen. Hierbei ist vor allen Dingen noch zu berücksichtigen, ob der Inhaber mit einer unter Umständen so plötzlich unvermuteten oder naheliegenden Benutzung seiner privaten Räume rechnen mußte oder nicht zu rechnen brauchte, ob die Beseitigung der Mängel einen längeren Zeitraum erfordert oder ob die Kenntnis von der Mangelhaftigkeit der Sache erst seit kurzer Zeit ihm bekannt ist.

Dringt jemand auf Grund eines Notstandes in fremde Räumlichkeiten ein und erleidet er hierbei einen Unfall wegen mangelhafter Verkehrssicherheit, so besteht selbstverständlich keine Haftung des Inhabers dem Verletzten gegenüber, auch nicht aus § 823 Abs. 1 BGB.

Der Notstand wirkt für den Sicherungspflichtigen selbstverständlich dann nicht exkulpierend, wenn die Anlage dem Schutz der Allgemeinheit oder des Einzelnen dienen soll und der Sicherungspflichtige gerade für den Fall des Eintretens eines derartigen Notstandes die Anlage bereit zu halten verpflichtet ist. Das gilt besonders bei Luftschutzräumen und Luftschutzalarm. Dieser Fall, dem besondere Bedeutung unter den gegenwärtigen Umständen zukommt, soll im folgenden gesondert zur Darstellung gelangen. Hervorzuheben ist, daß vom Gesetzgeber mit bemerkenswerter Genauigkeit die einzelnen, dem Sicherungspflichtigen obliegenden Aufgaben umschrieben worden sind.

Für Herstellung bzw. Unterhaltung der Anlage ist der Eigentü-

mer verpflichtet; für den Fall des Bestehens eines Erbbaurechts oder Nießbrauches der Erbbauberechtigte oder Nießbraucher (§ 2, Abs. 1. der 9. DVO zum LSchG vom 17. 8. 39, RGBl I, S. 1391; im Falle eines Miet-- Pacht-, Leih- oder sonstigen Rechtsverhältnisses, auf Grund dessen die Räume einem oder mehreren andern überlassen worden sind, trifft diese die Verantwortung; § 4 der cit. 9. DVO). Die Luftschutzraumanlage einschl. ihres Zubehörs ist laufend in gebrauchsfähigem und einbaufähigem Zustand zu halten (§ 16 der cit. DVO). Für die Erfüllung dieser Verpflichtung hat der Sicherungspflichtige einzustehen. Über Aufbau und Ausbau des Schutzraumes vergl. die Bestimmungen über Decken, Wände, Raumabschlüsse, Schutzraumbelüftung, Fußboden, Rohrleitungen etc. in Z. 28—77 der 1. Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 2. DVO zum LSchG vom 4. 5. 37, RGBl I, S. 568; ferner bleiben in diesem Zusammenhang noch die ersten Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 9. DVO zum LSchG vom 17. 8. 39, RGBl I, S. 1393, zu erwähnen, die Vorschriften über die Gasschleuse, Splittersicherheit, Gassicherheit u. a. enthalten. Grundsätzlich hat der Verpflichtete nicht nur für die ordnungsmäßige Instandhaltung der Anlage selber aufzukommen, sondern auch noch dafür zu sorgen, daß der Zu- und Abgang zum Schutzraum gesichert ist; der Schutzraum selber muß durch eine gut leserliche und dauerhafte Aufschrift kenntlich gemacht sein, die außerdem eine Angabe über die zulässige Belegungsstärke enthalten muß. Bei größeren Schutzraumanlagen, das sind solche für mehr als 20 Personen, sind auch die Zugangswege zur Anlage kenntlich zu machen — also nicht bloß zu beleuchten wie in Z. 71 — und zwar derart, daß man auch bei Dunkelheit mit normaler Sehstärke erkennen kann, um was es sich handelt (Z. 78, der 1. Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 2. DVO). Alle Türen müssen in der Entleerungsrichtung, d. h. nach außen aufschlagen (Z. 24). Die Zugangswege und einzelnen Räume müssen beleuchtet sein und zwar derart, daß kein Lichtschein außerhalb der Schutzraumanlage zu erkennen ist (Z. 71; Erleichterungen in dieser Hinsicht bestehen allerdings nach den ersten Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 9. DVO zum LSchG — Bestimmung über die behelfsmäßige Herrichtung von Luftschutzräumen in bestehenden Gebäuden — vom 17. 8. 1939 RGBl I, S. 1393; — vergl. Z. 7).

Mag bei der Innenausgestaltung der Schutzraumanlagen im einzelnen noch manches nicht den gesetzlichen Vorschriften entsprechen (z. B. die Anlage vom Abort, vergl. Z. 67), so muß doch festgehalten

werden, daß auch jetzt schon der Sicherungspflichtige für die Sicherheit der Zu- und Abgänge und des Aufenthalts im Luftschutzraum selber aufzukommen hat; also für eine genügende Beleuchtung und Sicherheit der Zugangswege sowie des Schutzraumes selber zu sorgen hat.

Da für Art und Maß der Sorgfalt des Sicherungspflichtigen der Umfang des zu sichernden Verkehrs mit entscheidend ist, so fragt es sich, ob der Sicherungspflichtige auch solche Maßnahmen zu ergreifen, bezw. anzuordnen hat, die selbst im Falle eines Massen-eindringens eine genügende Gewähr für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu bieten imstande sind. Da jeder Luftschutzraum in der Regel nur einer bestimmten Anzahl Personen Platz bietet, so ergibt sich hieraus schon der Umfang der von dem Verpflichteten zu beobachtenden Sorgfalt; auf einen darüber hinausgehenden Massen-eindrang braucht er seinen Betrieb nicht einzustellen. Es genügt, wenn seine Maßnahmen so bemessen sind, daß sie für die Sicherheit der in dem Gebäude wohnenden oder arbeitenden Menschen eine genügende Garantie bieten. Wird in dem Gebäude in mehreren Schichten gearbeitet, so sind die Sicherheitsmaßnahmen so zu bemessen, daß sie für die Höchstzahl der bei Schichtwechsel anwesenden Gefolgschaftsmitglieder ausreichen. Findet in dem Gebäude ein starker Publikumsverkehr statt, so ist für den Umfang der Sicherungspflicht der durchschnittliche Publikumsverkehr zugrundezulegen (Z. 17 der 1. Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 2. DVO zum LSchG). Außerdem bleibt zu beachten, daß die Organisation des Luftschutzes schon so weit fortgeschritten ist, daß in allen Gegenden ausreichende und sichere Schutzräume vorhanden sind. Überdies ertönt das Warnzeichen in der Regel so rechtzeitig, daß noch genügend Zeit für eine gleichmäßige Verteilung aller Schutzsuchenden übrig bleiben wird.

Aus den Ausführungen ergibt sich, daß niemand lediglich im Hinblick auf einen möglicherweise eintretenden Luftschutzalarm noch über Maß und Umfang des von ihm eröffneten Verkehrs hinaus besondere Schutzmaßnahmen zu treffen braucht. Sollte sich tatsächlich der Fall ereignen, daß Schutzsuchende, die öffentliche Schutzräume nicht mehr rechtzeitig erreichen können, in Räume privater Personen eindringen, so handeln sie selbstverständlich in jedem Falle auf eigene Gefahr[4]).

[4]) Bei Veranstaltungen des Rundfunks gilt dieser insoweit als Verkehrseröffner, als er seine Anlagen etc. dem Zutritt des Publikums zugänglich macht; selbstverständlich hat er auch für eine genügende Sicherung der von

In diesem Zusammenhang sei noch erwähnt, daß der Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht (vergl. Arbeitsbericht, S. 13) den Standpunkt vertritt, die Unrechtsausschließungsgründe der Schadensordnung, Notwehr und Notstand weitgehend dem amtlichen Strafrechtsentwurf anzupassen. Vor allen Dingen soll noch geprüft werden, ob noch weitere Unrechtsausschließungsgründe, wie zulässige Einwilligung, Geschäftsführung ohne Auftrag, Wahrnehmung berechtigter Interessen, und Handeln auf eigene Gefahr, ausdrücklich aufgenommen werden sollen.

Die dem Verkehr gewidmeten Räume.

Welche Räume im einzelnen dem Verkehr freigegeben sind, läßt sich nicht generell bestimmen; Vereinbarung oder örtlicher Brauch können Abweichendes bestimmen. Im folgenden soll nur ein kurzer Überblick gewährt werden.

Mangels besonderer Vereinbarung oder Unterwerfung der Parteien unter einen lokalen Brauch obliegt die Verkehrssicherung bezüglich der einer gemeinsamen Benutzung dienenden Gebäude und Grundstücksteile (Treppen, Gänge, Flure, Weg über den Hof beim Vermieten von Hintergebäuden, Vortreppen, Vorgartenwege, Waschküche, Platz zum Wäschetrocknen, Teppichklopfen, Klosetts etc.) in einem an mehrere Personen vermieteten Hause dem Eigentümer, auch wenn er selbst nicht im Hause wohnt (Delius, Sp. 207). Für den sicheren Zugang von der Straße her über den Bürgersteig haftet der Eigentümer als solcher in der Regel nicht; erst an der Grenze seines Besitztums beginnt seine Pflicht (vergl. Friedrichs S. 27: die Verpflichtung erstreckt sich auch auf den Teil des Bürgersteigs, der von den Kunden betreten werden muß, um in das Haus zu gelangen, gleichgültig, ob der Eigentümer zur Unterhaltung, Reinigung und Bestreuung des Bürgersteigs verpflichtet ist oder nicht). Kellertüren im Hausflur, die mit Wohnungseingängen verwechselt werden können, hat der Vermieter verschlossen zu halten oder wenigstens kenntlich zu machen (RGJW 1906, 710 und 738). Nur wenn der Keller einem einzigen Mieter vermietet ist, haftet dieser allein.

Die Sicherungspflicht des Vermieters erstreckt sich räumlich zunächst nur bis zum Eingang zu den dem einzelnen Mieter überlassenen Räumen; denn wo das Besitzrecht

ihm in der Öffentlichkeit aufgestellten technischen Gerätschaften und sonstigen Anlagen zu sorgen.

des Mieters beginnt, hat der Vermieter in der Regel keine Verfügungsmacht mehr (vorbehaltlich besonderer im Mietvertrag vereinbarter Klauseln). Daher ist hier eine Einschränkung des Umfanges der Verkehrssicherungspflicht des Vermieters nach zwei Richtungen zu machen: einmal braucht der Vermieter nur bauliche Mängel der Innenräume zu beseitigen. Sodann ist eine Versäumung dieser Pflicht nur dann schuldhaft, wenn ihm der Mangel angezeigt wurde oder bekannt war, bezw. bekannt sein mußte (vergl. Heckhausen, a.a.O., S. 51; Delius, Sp. 208). Überläßt der Vermieter das Haus oder einen Teil desselben im Ganzen einem Mieter oder Pächter, so gilt der in den vermieteten oder verpachteten Räumen stattfindende Verkehr als nicht mehr von ihm eröffnet. In diesem Fall trifft die Sicherungspflicht den Mieter oder Pächter. Der Vermieter bleibt für die Verkehrssicherheit nur verantwortlich, wenn und insoweit das Haus auch für den übrigen — allgemeinen — Hausverkehr noch beansprucht wird, was z. B. bei den gemeinsam zu benutzenden Eingängen und Fluren der Fall sein kann (vergl. Heckhausen, a.a.O., S. 52).

Ist ein Raum oder eine Fläche erkennbar nur teilweise für den Verkehr freigegeben, so muß sich der Benutzer an diese Beschränkung halten. Soll z. B. nur ein Teil des Daches zum Aufhängen der Wäsche benutzt werden, so erstreckt sich die Sicherungspflicht des Vermieters auch nur auf diesen Teil (Soergel R. 1911, § 823 Z. 31). Im Hinblick auf eine Benutzung der Räumlichkeiten oder Anlagen durch Betrunkene oder Ortsunkundige braucht der Vermieter keine besonderen Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Ob das Gleiche auch für Kinder zu gelten hat, richtet sich meines Erachtens danach, wieviele in dem Hause wohnen und wie häufig sie unbeaufsichtigt die dem allgemeinen Verkehr dienenden Einrichtungen benutzen müssen (anders selbstverständlich, wenn es sich um für sie besonders bestimmte Räumlichkeiten oder Anlagen, z. B. Spielgärten, handelt).

Verkehrssicherheit und Verdunklungspflicht.

Die Einführung der Verdunklung hat den Zweck, dem Feind die Orientierung unmöglich zu machen oder zumindestens zu erschweren. Ihr Ziel ist also nicht nur, wie man aus ihrer Einordnung im Gesetz entnehmen könnte (sie ist als 8. DVO zum LSchG erlassen worden, vergl. RGBl I, S. 965, 1939), „das deutsche Volk und das Reichsgebiet vor den Folgen von Luftangriffen zu schützen" (vergl. 1. DVO

zum LSchG vom 4. 5. 37, RGBl S. 559 in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. 9. 39, RGBl I, S. 1630). Aus dieser Aufgabe und ihrem Zweck ergibt sich auch gleichzeitig ihr Umfang. Insoweit die bisher allgemein gültigen Regeln der Verkehrssicherung über Beleuchtung mit dieser, dem Interesse der Landesverteidigung dienenden Maßnahme kollidieren, hat die Verdunkelung den Vorzug. Keineswegs hat aber der Gesetzgeber bei Erlaß des Luftschutzgesetzes und seiner Durchführungsverordnung beabsichtigt, für die Regelung der Verkehrssicherheit in Räumen oder sonst geschlossenen Gebäuden neue Normen aufzustellen. Die bisher geltenden Regeln bleiben im vollen Umfange bestehen; sie erfahren nur insoweit eine Einschränkung, als sie durch den Zweck der Verdunklung als einer Maßnahme im Interesse der Landesverteidigung geboten ist.

Im Interesse einer übersichtlichen Darstellung scheint es zweckmäßig, Verkehrssicherheit und Verdunklung in geschlossenen Räumen oder Gebäuden etc., getrennt von der auf Straßen, Wegen, Plätzen, Häfen und anderen nicht geschlossenen Anlagen zu behandeln.

Die Verantwortlichkeit für die Durchführung der Verdunklung trifft in der Regel den Eigentümer; übt ein anderer als er die tatsächliche Gewalt über die Sache aus, so trifft diesen die Verantwortung für die Verdunklung an Stelle des Eigentümers (§ 2 der 8. DVO zum LSchG). Zu verdunkeln sind nur die zur Aufrechterhaltung des Lebens und des Verkehrs dringend notwendigen Lichtquellen (§ 8, Satz 1, der 8. DVO); alle anderen Lichtquellen sind außer Betrieb zu setzen. Die Verdunklung hat entweder durch Abblenden der Lichtquelle oder der Lichtaustrittsöffnung zu erfolgen (§ 8, der 8. DVO, Satz 3).

Aus diesen Ausführungen ergibt sich, daß der Gesetzgeber keineswegs eine totale Verdunklung anordnen wollte (die zur Aufrechterhaltung des wirtschaftlichen, öffentlichen und privaten Lebens und des Verkehrs dringend notwendigen Lichtquellen sind nur abzublenden; also nicht außer Betrieb zu setzen; vergl. § 8 der 8. DVO). Um seiner Verdunklungspflicht auf bequeme Weise aus dem Wege zu gehen, kann sich der Sicherungspflichtige also nicht einfach auf den Standpunkt stellen, überhaupt für keine — dem Rahmen der Verdunkelung angepaßte — Beleuchtung mehr zu sorgen. Vielmehr sind die Verdunklungsmaßnahmen in Baulichkeiten aller Art so durchzuführen, daß bei beleuchteten Räumen mit Lichtaustrittöffnungen die Lichtquelle selber, oder sofern dies nicht geschehen ist, die Licht-

austrittsöffnung abgeblendet (und nicht außer Betrieb gesetzt) wird (vergl. die §§ 10, 12, 21, 22 der zitierten DVO); selbstverständlich entfällt jede Pflicht zur Verdunklung, wenn die örtlichen Umstände so gelagert sind, daß kein Lichtschein ins Freie gelangen kann (Kommentar zum LSchG I, 3, § 18, Z. 5).

Hieraus ergibt sich, daß die üblichen Lichtquellen in den Treppenhäusern und Fluren nicht außer Betrieb gesetzt werden dürfen. Die allgemeine Pflicht zur Verdunklung entbindet den Hauseigentümer oder Geschäftsinhaber (vergl. § 25 der zit. DVO) durchaus nicht von einer angemessenen Beleuchtung der Treppenhäuser im Rahmen der Verdunklungsverordnung (Deutsche Immobilien-Ztg., a.a.O., S. 213; Scheuermann in „Das Grundeigentum", a.a.O., S. 794 ff). Das Gleiche gilt von der Kenntlichmachung von in der Straßendunkelheit liegenden Stufen[5]). Der Beleuchtungspflicht kann sich der Sicherungspflicht nicht dadurch entziehen, daß er sein Haus bei eintretender Dunkelheit abschließt (Deutsche Immobilien-Ztg., a.a.O.). Das Herausdrehen der elektrischen Glühbirnen ist ebenso unzulässig wie das Abstellen der Nachtbeleuchtungsmöglichkeit.

Eine übermäßige Verdunklung geht demnach unter Umständen zu Lasten des Hauseigentümers. Keineswegs geht es an, daß der Sicherungspflichtige, der seine Verdunklungsmaßnahmen völlig unrichtig gewählt hat, sich dem Geschädigten gegenüber auf § 254 BGB berufen darf. Wohl mag es vorgekommen sein, daß bei der raschen Durchführung der Verdunklung Ende August und Anfang September vorigen Jahres mancher Hauseigentümer des Guten zuviel getan hat; das mochte in dieser Zeit noch hingehen. Jetzt ist es aber schon längst an der Zeit gewesen, daß der Hauseigentümer die getroffenen Verdunklungsmaßnahmen darauf-

[5]) Über Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vergl. § 28 der zit. DVO wo es heißt: An verkehrswichtigen Stellen müssen die wagerechten und senkrechten Flächen der Bordsteine in der Breite der Gehbahn mit einem weißen, wetterfesten und bei Dunkelheit gut sichtbaren Anstrich versehen sein. Das Gleiche gilt für Verkehrsinseln. Über Treppen im Freien, Bäume, Laternen, Masten, Pfeiler, Brückengeländer usw., vergl. Abs. 3 des zit. §. Für ihre Erfüllung haftet der Sicherungspflichtige, ohne die Möglichkeit zu haben sich exculpieren zu können. Sie gelten, gleichgültig, ob der Sicherungspflichtige nun eine Privatperson oder eine Körperschaft des öffentlichen Rechts ist. Nur ist im letzteren Falle auch hier die selbstverständliche Einschränkung zu machen, daß dem Sicherungspflichtigen für die Durchführung dieser Maßnahmen zeitlich ein etwas größerer Spielraum bewilligt werden muß, da er ja mit seinem — gerade in den gegenwärtigen Zeiten besonders beschränkten — Personal nicht gleichzeitig überall sein kann.

hin hat nachprüfen lassen, ob sie zur Vermeidung von Verkehrsunfällen auch richtig gewählt worden sind (vergl. „Das Grundeigentum", a.a.O.).

Zur Erklärung der Sachlage sei noch folgendes erwähnt: Der Mieter, der trotz der geringen Beleuchtung ein Treppenhaus benutzen oder sich in einen Keller oder Luftschutzraum begeben muß, muß sich auch auf die veränderten Umstände einstellen. Er muß also in solchen Fällen entweder eine Taschenlampe mitführen und selbst die Treppe beleuchten, oder sich mit größter Vorsicht der Treppe nähern und diese erst dann betreten, wenn er das Geländer, an dem er sich festhalten kann, gefunden hat (Zeitlmann, a.a.O., S. 487). Keineswegs darf es aber vorkommen, daß bei Fliegeralarm die Hausbewohner Schritt für Schritt tastend sich den Weg zum Luftschutzraum suchen müssen („Das Grundeigentum", a.a.O., S. 794) [6]).

Die Beleuchtung von Straßen, Wegen, Plätzen, Bahn- und Hafenanlagen, Wasserstraßen und Grundstücken aller Art ist dagegen grundsätzlich außer Betrieb zu setzen (§ 16 der zit. DVO). Nur an wichtigen Straßenkreuzungen und Gefahrenstellen sind Richtleuchten anzubringen, die im Bedarfsfalle auch vermehrt werden können [7]). Damit ist deutlich gesagt, daß das Risiko eines evtl. Schadens der Geschädigte grundsätzlich allein zu tragen hat. Bei dieser Sachlage kann es auch völlig gleichgültig sein, ob sich der Geschädigte mit der größtmöglich gebotenen Vorsicht und Umsicht fortbewegt hat. Nur ist von dem Verkehrseröffner zu verlangen, daß er 1. diejenigen Maßnahmen ergriffen bezw. angeordnet hat, die ihn entlasten würden, wenn ohne die fehlende Beleuchtung die Schuld an dem Unfall den Geschädigten allein treffen würde und 2. für die Durchführung der im § 28 der zit. DVO angeführten Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit gesorgt hat. Wenn er das getan hat, so ist er m. E. von jeder Haftung befreit. Im übrigen gilt auch hier die allgemeine Regel, daß derjenige, der sich in der

[6]) Ferner vergl. d. 1. Ausführungsbestimmungen zum § 1 der 2. DVO zum LSchG vom 4. 5. 37, RGBl I, S. 568, Z. 71: Die Zugangswege und einzelnen Räume der Schutzanlage sind zu beleuchten. Es darf kein Lichtschein außerhalb der Schutzraumanlage erkennbar sein. Zur Frage des Verhaltens auf dunklen Treppen vergl. noch die bei Zeitlmann in DWohnwirtsch. S. 36, S. 136, 138, in dem Art. „Die Beleuchtungspflicht des Vermieters in Miethäusern" angeführten Entscheidungen.

[7]) Für beleuchtete Verkehrszeichen gilt die Regelung des § 17 der zit. DVO; für Land- und Wasserfahrzeuge vergl. die §§ 18 und 19 der zit. DVO; vergl. ferner das weiter oben zu § 28 Gesagte.

Dunkelheit, noch dazu an ihm unbekannten Orten, aufhält, das auf eigene Gefahr tut (sowohl auch Kommentar zum LSchG, a.a.O., I, 3; I. DVO § 18, Z. 5: „Bei Verdunklung hat jeder Verkehrsteilnehmer selbst die bei dieser Sachlage gebotene Vorsicht anzuwenden").

Die Verkehrszeit.

Der Zeitraum eines eröffneten Verkehrs richtet sich nach den Umständen des einzelnen Falles, z. B. sind maßgebend Bürozeit, Sprechstunden, Laden- und Polizeistunden. Zur Vervollständigung sei folgendes noch erwähnt:

Die Beleuchtungspflicht muß erfüllt sein bei Eintritt der Dunkelheit, sie endet mit dem Aufhören des regelmäßigen Verkehrs (Delius, Sp. 211). Die Beleuchtung von Hausfluren und Treppen hat zu erfolgen, solange es dunkel und die Haustür noch nicht abgeschlossen ist (KG v. 9. 4. 26, I, S. 202/26; Friedrichs, S. 9). Wird die Haustür vorher geschlossen, so endet die Sicherungspflicht schon früher, da dann nur Hausbewohner verkehren, die sich mit Licht versehen können und in der Regel auch mit der Örtlichkeit vertraut sind (Delius, Sp. 211). Für Hausflure mit einem Hindernis (z. B. Stufe) besteht die Pflicht zur Beleuchtung schon während der Dämmerung (DJZ 1913, 1206).

Die Streupflicht muß morgens beim Einsetzen des gewöhnlichen Verkehrs auf der Straße oder im Hause erfüllt sein; sie endet nicht schon mit dem Dunkelwerden, sondern erst mit dem Aufhören des Tagesverkehrs; bei Privaten (Straßenanliegern) muß die Reinigung vor Beginn des Verkehrs erfolgen im Gegensatz zur Gemeinde, der man für die allgemeine Reinigung einen längeren Zeitraum zugestehen muß, weil sie mit ihrem Personal nicht gleich überall zur Stelle sein kann (RGZ in JW 1912, 194). Die für das eigene Personal bestimmten Zuwege und Treppen brauchen dagegen morgens bei Beginn der Arbeit noch nicht gereinigt sein. Die Angestellten können auch keinen Anspruch daraus herleiten, daß die Sicherung wegen dringender Geschäfte über die übliche Zeit hinaus verspätet wird (Friedrichs, S. 13; JW 1910, 282). Die Verkehrszeit in Wirtschaften ist unabhängig von der Polizeistunde. Für sie ist lediglich der tatsächliche Verkehr in dem einzelnen Lokal maßgebend. Doch kann sich mit Rücksicht auf den Eintritt der Polizeistunde das Maß der aufzuwendenden Sorgfalt mindern (vergl. Heckhausen,

a.a.O., S. 39, Delius, S. 209. Vergl. auch Soergel, K. 1937, § 823, S. 579, g).

Die Pflichten der Verkehrsteilnehmer.

Die durch die Verkehrseröffnung für den Verkehrseröffner geschaffenen Rechtspflichten werden ergänzt durch diejenigen, die die Teilnahme an einem Verkehr oder dessen Nachbarschaft erzeugt (Meyer, S. 35 ff). Wer am öffentlichen Verkehr teilnimmt, wie der Fuhrherr, Autofahrer, Fußgänger etc., muß darauf Rücksicht nehmen, daß er Gefahren für andere durch sein Verhalten vermeidet (Enneccerus-Lehmann, § 228, II, 2a, S. 727). Es genügt nicht, wenn nur der Verkehrseröffner mit einer entsprechenden Sorgfaltspflicht belastet wird. Seine Fürsorge für die Sicherheit des Verkehrs kann noch so erschöpfend sein, sie wird nie die Sorgfalt des anderen Teilnehmers voll und ganz ersetzen können (Meyer, a.a.O.).

Es handelt sich hierbei um 2 völlig verschiedene von einander unabhängige Faktoren, denen lediglich ihr Einfluß auf die Gestaltung und Sicherheit des Verkehrs gemeinsam ist, deren gegenseitige harmonische Ergänzung aber in höchstem Maße für den Grad der Verkehrssicherheit entscheidend ist. So hat jeder Verkehrsteilnehmer ein gewisses Maß von Risiko selbst zu tragen, ohne daß er hierfür einen anderen haftbar machen kann. Der Verkehrseröffner hat Pflichten aus der Tatsache der Verkehrseröffnung; dem Teilnehmer erwachsen ebenfalls Sorgfaltspflichten durch seine Teilnahme am Verkehr (vergl. z. B. JW 1936, 3492, Nr. 82 zu §§ 25, 36 RStrVO und § 230 II StGB: jeder Verkehrsteilnehmer muß sich zunächst darauf verlassen können, daß die anderen Verkehrsteilnehmer — abgesehen von kleinen Kindern und erkennbar Körperbehinderten — sich verkehrsmäßig richtig verhalten); (vergl. RG VI 249/37 vom 12. 3. 1938 und RG VI 272/37 vom 23. 3. 1938). Der Verkehr der Straße fordert eine Gemeinschaftsgesinnung und ihre Achtung durch die Tat, wenn jeder Einzelne in ihm sich sicher soll bewegen können. Dieses Bewußtsein aber ist die sicherste Grundlage eines guten Straßenverkehrsrechts (Freisler, a.a.O., S.11; über Methoden der Verkehrserziehung vergl. Schifferer, a.a.O., S. 122). Für das Maß des gegenseitigen Verschuldens ist § 254 BGB maßgebend.

In der neueren Rechtsprechung des RG ist anerkannt, daß der Kraftfahrer nicht jedes nur mögliche verkehrswidrige Verhal-

ten anderer Straßenbenutzer berücksichtigen muß, sondern nur ein Verhalten, mit dem zu rechnen er nach den gegebenen Umständen triftige Veranlassung hat. Dieser Rechtsgrundsatz trifft aber — wie in I D 884/37 ausgeführt wird (veröffentlicht in JW 1938, Heft 13, S. 800. Z. 23) — keinesfalls auf das verkehrswidrige Verhalten eines Verkehrsteilnehmers zu, das offen zutage liegt und daß der Fahrer entweder erkannt hat oder bei Anwendung pflichtgemäßer Sorgfalt hätte erkennen müssen. So besteht für den Kraftfahrer ein besonderer Anlaß mit einem unvorschriftsmäßigen und unbedachtsamen Verhalten eines Fußgängers zu rechnen immer dann, wenn der Fußgänger auf ihn den Eindruck eines unbeholfenen oder unsicheren Mannes machen muß (vergl. ferner OLG Dresden vom 8. 12. 37 in Dt. Justiz 1938, S. 645). Über die Pflichten der Verkehrsteilnehmer vergl. auch noch die bei Soergel K. 1937, § 823, Z. 29, S. 606 angeführte Rechtsprechung.

Eine absolute Verkehrssicherung, die jeden Unfall ausschließt, ist nicht zu erreichen und wird vom Gesetzgeber auch nicht verlangt. Erforderlich aber auch genügend muß sein, wenn nach dem Stand der Erfahrung unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Verkehrssicherungspflichtigen alles getan ist, was vernünftigerweise an Sicherheitsmaßnahmen geschehen konnte (Geigel, S. 82). Sicherungsmaßnahmen dürfen nur verlangt werden, soweit sie technisch und wirtschaftlich durchführbar sind. Ob dies der Fall ist, ist nötigenfalls durch Sachverständige festzustellen (vergl. auch Wussow in JW 1933, 1376).

II. Teil.

Die Einführung hat uns mit den für die Verkehrssicherungspflicht wichtigsten Grundbegriffen vertraut gemacht. Dem folgenden Teil der Darstellung bleibt vorbehalten die Erörterung der rechtlichen Grundlagen, die zur Anerkennung der Verkehrssicherungspflicht geführt haben. Als solche kommen in Betracht:

1. Die Lehre von der culpa in contrahendo
2. Die Lehre von den Erhaltungsverträgen
3. Die Ableitung des Dogmas aus § 823 I BGB.

Die Ableitung der Verkehrssicherungspflicht aus der culpa in contrahendo.

Auf dem Gebiete der vertraglichen Beziehungen ist davon auszugehen, daß bereits im Stadium der Verhandlungen für jeden der Kontrahenten Verpflichtungen zur Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen erwachsen; allein die Tatsache des Verhandelns bildet die selbständige und anspruchbegründende Grundlage für das Entstehen dieser beiderseitigen Pflichten (vergl. Titze, a.a.O., 6, 517 ff., JW 1931, 512 ff.). Hierzu gehören gewisse Orientierungspflichten, nämlich die Pflicht, den Gegner über solche Punkte aufzuklären, die ihrer Natur nach für seinen Entschluß zur Eingehung gerade des betreffenden Vertrages von besonderer Bedeutung sind. Diese Orientierungspflicht schließt die doppelte Verpflichtung in sich, einmal sich selbst über die maßgeblichen Punkte Kenntnis zu verschaffen und sodann die Verpflichtung, dem Gegner das erlangte Wissen mitzuteilen (Titze, S. 518).

Für die Lehre vom Verschulden beim Verhandeln bleiben demnach nur 2 Fälle übrig:

1. daß sich durch das schuldhafte Verhalten des einen Teils bei den Vertragsverhandlungen der andere zum Abschluß eines

Vertrags hat bewegen lassen, den er ohne jenes Verhalten nicht eingegangen wäre; seine Beschwer liegt hier darin, daß ein Vertrag mit diesem Inhalt durch Verschulden des Gegners zustandegekommen ist und

2. der Fall, wo trotz äußerlichen Kontrahierens ein gültiger Vertrag nicht entstanden ist, durch Verschulden des einen Teils aber der andere in den Glauben versetzt worden ist, es sei ein wirksamer Vertrag entstanden.

Aus den Ausführungen ergibt sich, daß der Gegner aus der c. i. c. nur für ein Verschulden haftbar gemacht werden kann, welches kausal ist für einen Schaden, der den anderen Teil gerade in seiner Eigenschaft als — zukünftigen — Vertragspartner trifft. Es muß sich also um eine mangelhafte Wahrnehmung hinsichtlich der Aufklärung über die rechtlichen oder tatsächlichen Grundlagen des im konkreten Fall in Verhandlung stehenden Gegenstandes, seiner Eigenschaften oder ihn sonst beeinflussender Umstände — die auch gänzlich außerhalb von ihm liegen können — handeln, die ihrer Natur nach aber für den Entschluß des einen Teils gerade zur Eingehung dieses betreffenden Vertrages von wesentlicher Bedeutung sind. Daß sich hieraus in der Regel nicht eine vertragliche Haftung für die Verkehrssicherheit der Verhandlungsräume ableiten lassen wird, bedarf keiner näheren Darlegung; ebenso wenig kommt nach der meines Erachtens richtigen Ansicht keine Verkehrshaftung aus der c. i. c. in Betracht, wenn das schuldhafte Verhalten nur „anläßlich" der Verhandlungen beobachtet wurde (vergl. Titze, a.a.O.) [1])

Diese Grundsätze sind namentlich in den häufigen Fällen verkannt worden, wo Besucher eines Warenhauses, Gastwirtschaft etc., durch mangelhafte Beschaffenheit des Lokals oder fehlerhafte Betriebseinrichtungen verunglückt sind. Aus dem eben Dargestellten ergibt sich eindeutig, daß es sich auch hier nur um eine Vernachlässigung von Sorgfaltspflichten allgemeiner Natur handeln kann, die wohl eine deliktische Haftung erzeugen, mit der c. i. c. aber nichts zutun haben (vergl. Titze, a.a.O.).

Im Gegensatz zu der hier vertretenen Meinung, daß eine c. i. c.-Haftung für Verkehrssicherheit nur dann besteht, wenn sie selbst Ge-

[1]) Also z. B. keine Haftung aus culpa in contrahende, wenn der eine Vertragspartner beim Betreten der Räume von einem Hund gebissen wird, von einer Krankheit angesteckt wird, oder mit dem Stuhl zusammenbricht, auf dem er sitzt.

genstand der Verhandlungen ist, läßt die Rechtsprechung des RG in dieser Frage eine klare Linie nicht erkennen. In der Entscheidung des VI. Senats (Bd. 78,239 ff), „wo das bedenkliche Gebilde der c. i. c. nur herhalten muß, um den sonst schwer vermeidlichen § 831 BGB mit seiner rechtspolitisch anstößigen Zulassung des Exkulpationsbeweises zu umgehen" (vergl. Riezler, a.a.O., S. 570), wurde die Klägerin — und ihr Kind —, die in dem Warenhaus des Beklagten bereits verschiedene Einkäufe gemacht hatte und sich anschließend in das Linoleumlager begab, um einen Linoleumteppich zu kaufen, durch 2, von den sie bedienenden Handlungsgehilfen beiseitegesetzte Rollen zu Boden gerissen. Der Kauf des Teppichs unterblieb [2]). Das RG konstruiert, daß der Antrag auf Vorlegung des Teppichs und die Annahme dieses Antrags auf die Hervorbringung eines Kaufes, also eines rechtsgeschäftlichen Erfolges gerichtet waren. „Es entstand ein den Kauf vorbereitendes Rechtsverhältnis zwischen den Parteien, das einen vertragsähnlichen Charakter trägt und insofern rechtsgeschäftliche Verbindlichkeiten erzeugt hat, als dem Verkäufer wie dem Kauflustigen die Pflicht erwuchs, bei Vorlegung bezw. Besichtigung der Ware die gebotene Sorgfalt für die Gesundheit und das Eigentum des anderen Teils zu beobachten." „In zahlreichen Entscheidungen sei anerkannt, daß sich aus einem solchen Schuldverhältnis solche Sorgfaltpflichten ergeben können, die mit der rechtlichen Natur des Verhältnisses im engeren Sinne nichts zu tun haben, jedoch aus seiner tatsächlichen Gestaltung notwendig folgen. Der Rechtsgedanke des § 278 BGB treffe daher hier durchaus zu."

Interessant im Vergleich mit dieser Entscheidung, die ausdrücklich auf das allgemeine Rechtsempfinden gestützt wird, ist die in JW 1913, S. 23 wiedergegebene desselben Senats. Hier fiel dem Kläger, als er sich im Warenhaus des Beklagten aufhielt, ein metallener Ständer von der Galerie des 1. Stockwerkes auf den Kopf. Der Ständer stand auf einem Brett ohne Schutzvorrichtungen, die ein Herabfallen hätten verhindern können. Der Vorfall ereignete sich, als eine Besucherin des Warenhauses aus einem auf dem Brett liegenden Stoß Blusen eine hervorzog. Das RG ging davon aus, daß der Zustand des Brettes, der das Herabfallen des Ständers ermöglichte, ordnungs-

[2]) Auch Soergel, K. 1937 zu § 823, S. 589, Z. 9a, deduziert vollkommen in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des RG, daß der Inhaber eines Geschäftshauses für die Verkehrssicherheit aus Vertrag nur haftet, wenn der Unfall sich bei einer bestimmten Kaufverhandlung ereignet hat (wie in RG 78,239), nicht schon vom Betreten des Ladens an. In allen anderen Fällen haftet der Geschäftsinhaber nur aus unerlaubter Handlung.

widrig war. Eine vertragsmäßige Haftung der beklagten Gesellschaft nach § 278 BGB wird verneint. Der vorliegende Fall sei von dem in RG 78,239 entschiedenen wesentlich verschieden. Es lag nicht wie dort ein durch Vorlegung von Waren an einen Kauflustigen zur Besichtigung begründetes vertragsähnliches Verhältnis vor, sondern nur soviel, daß der Kläger — sei es mit, sei es ohne Kaufabsicht — das Warenhaus betreten hatte. Damit allein sei aber für die Annahme einer vertragsmäßigen Haftung des Warenhausbesitzers für die körperliche Sicherheit der Eintretenden keine ausreichende Rechtsgrundlage gegeben.

Zu erwähnen bleibt in diesem Zusammenhang der vom II. Senat in Bd. 74, 124 ff. vertretene Standpunkt, daß ein allgemeiner Rechtssatz, demzufolge derjenige, der in einem Hause ein Gewerbe betreibt, das den Eintritt von Käufern mit sich bringt, kraft Vertrages den kaufenden Personen für eine die Sicherheit nicht gefährdende Beschaffenheit der Räumlichkeiten oder Zugänge einzustehen habe, nicht anzuerkennen sei, daß vielmehr eine Vertragshaftung nur dann und nur insoweit eintritt, als Vertragsbeziehungen vorhanden sind, die sich gerade auf die Benutzung eines Raumes beziehen (ebenso OLG 24, 312 ff.).

Der Mangel der Hervorhebung der lediglich eine deliktische Haftung begründenden Tatsache der Verkehrseröffnung und die extensive Interpretation des Begriffes der c. i. c., die schließlich zu einer völligen Auflösung des Begriffes geführt haben, geben den Entscheidungen des RG nicht die im Interesse des Verkehrs unbedingt notwendige einheitliche Grundlage. Weder in RG 78,239 ff. noch in JW 1913, 23 bestand ein vertraglicher Anspruch des Verletzten auf Verkehrssicherheit. Der Beklagte haftete vielmehr in diesen Fällen nur auf Grund der Tatsache der Verkehrseröffnung in den seiner Verfügung unterstehenden Räumen nach § 823 Abs. 1 BGB. Richtig sind vielmehr nur die vom RG angeführten Sätze, daß allein mit dem Betreten eines Warenhauses, sei es mit sei es ohne Kaufabsicht, für die Annahme einer vertragsmäßigen Haftung für Verkehrssicherheit noch keine ausreichende Rechtsgrundlage gegeben ist (JW a.a.O.), sondern daß eine Vertragshaftung nur dann und insoweit eintritt, als Vertragsbeziehungen vorhanden sind, die sich gerade auf die Benutzung eines Raumes beziehen.

Welch verfehlten Konstruktionen mit dieser vom RG angebahnten und geförderten Rechtsprechung damit der Weg in die Praxis geöffnet worden ist, werden spätere Beispiele noch ausführlicher auf-

zeigen. Anstatt nur auf die Verkehrseröffnung als solche abzustellen, unterstellt die Praxis teilweise, ob in dem dem Verkehr eröffneten Raum die Betätigung eines — oft nur fiktiv zu begründenden — Vertragsabschlusses von dem Besucher beabsichtigt wird, oder ob dies — den Umständen nach zu urteilen — nicht der Fall ist. Nur die Notwendigkeit, eine rechtliche Grundlage für die Zulässigkeit der Anwendung des § 278 BGB zu Gunsten des Geschädigten zu gewinnen, zwang die Rechtsprechung zu einer derartigen Ausweitung der c. i. c. im Interesse der Verkehrssicherheit. Aber eben diese Tatsache zeigt deutlich, daß die Zulassung des Exkulpationsbeweises nach § 831 BGB rechtspolitisch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherung verfehlt ist, und nur die Abschwächung des Mißverhältnisses zwischen der Haftung mit bezw. ohne Exkulpationsmöglichkeit Praxis und Rechtsprechung dazu drängten, im Interesse des Publikums eine möglichst extensive Interpretation des Begriffes der c. i. c. zu begünstigen.

Aus dieser Argumentation ergibt sich deutlich, daß die Wurzel des Übels in der rechtspolitischen Verfehltheit des § 831 BGB liegt. Die Zulässigkeit der Anwendung dieser Vorschrift gegenüber dem Grundsatz, daß der Verkehrseröffner unbedingt und unabwälzbar für die Sicherheit seiner Verkehrsräume haftet, bedeutet eine im Interesse der Verkehrssicherheit schwer tragbare Aushöhlung des Grundsatzes von der Verkehrssicherungspflicht und führte schließlich zu der weiter oben bekämpften Rechtsprechung.

Die rechtspolitische Verfehltheit des § 831 BGB hat de lege ferenda schon zu einer Reihe von wertvollen Neuerungsvorschlägen geführt. So wurde im Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht der Vorschlag erwogen, die Möglichkeit des Entlastungsbeweises gänzlich zu streichen. Damit wäre die Haftung völlig unabhängig sowohl vom eigenen Verschulden des Geschäftsherrn wie vom Verschulden des Gehilfen. Das Problem wäre endgültig und deutlich aus dem Bereich der Verschuldens- in das der Gefährdungshaftung abgewandert (vergl. Löning, im Arbeitsbericht, S. 61)[3]). Der Ausschuß der Akademie hat sich jedoch mit Recht auf den Standpunkt gestellt, eine derartig weitgehende Haftung des Geschäftsherrn de lege ferenda nicht

---

[3]) Doch bleibt zu bemerken, daß diese Tatsache des Einstehenmüssens für alle Gefährdungen im eigenen Betrieb durchaus dem modernen Rechtsempfinden entspricht und auch in zahlreichen ausländischen Gesetzen schon seine Anerkennung gefunden hat (vergl. Riezler, a.a.O., S. 573).

zu empfehlen. Vielmehr wurde zunächst davon ausgegangen, die Haftung für Hilfspersonen dahingehend zu verschärfen, daß ein Entlastungsbeweis nicht mehr zugelassen wird. Doch soll die Haftung des Geschäftsherrn nur dann eintreten, wenn den Täter ein Verschulden trifft. Unberührt bleibt die Haftung des Geschäftsherrn für eigenes Verschulden (Aufsichtspflicht). Keinen Bedenken sollte es daher unterliegen, dem Geschäftsherrn allgemein die Beweispflicht dafür aufzuerlegen, daß auf Seiten seines Gehilfen kein Verschulden vorlag. Gelingt es dem Geschäftsherrn, diesen Nachweis zu erbringen, so kann er sich damit noch nicht von seiner Ersatzpflicht befreien. Ihm liegt vielmehr nun noch der weitere Nachweis ob, daß er und die von ihm damit betrauten Zwischenpersonen den Gehilfen genügend sorgfältig ausgewählt und beaufsichtigt haben. Der Vollständigkeit halber sei in diesem Zusammenhang noch die vom Ausschuß vorgeschlagene Änderung des § 831, BGB erwähnt:

(I) Wer einen anderen zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatz des Schadens verpflichtet, den der andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten rechtswidrig zufügt.

(II) Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr nachweist, daß den Verrichtungsgehilfen kein Verschulden trifft. Es bleibt jedoch auch in diesem Falle bei der Ersatzpflicht des Geschäftsherrn, wenn er nicht außerdem nachweist, daß er bei der Auswahl und bei der Beaufsichtigung des Gehilfen, sowie bei der ihm etwa obliegenden Beschaffung von Gerätschaften und dergleichen die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat, oder, daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre. Hat der Geschäftsherr aus zwingenden Gründen, namentlich wegen des Umfanges des Betriebes, den Gehilfen nicht selbst ausgewählt und beaufsichtigt oder die Gerätschaften nicht selbst beschafft, so befreit ihn von der Ersatzpflicht nur der Nachweis, daß die mit der Auswahl und der Beaufsichtigung oder der Beschaffung der Gerätschaften betrauten Personen hierbei die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet haben, oder, daß der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden wäre.

(III) Die gleiche Verantwortlichkeit trifft denjenigen, der für den Geschäftsherrn die Besorgung eines der im Abs. 2 S. 2 bezeichneten Geschäfte durch Vertrag übernimmt.

Die Erhaltungsverträge haben im allgemeinen die Behütung der Person und Rechte des Verhandlungsgegners aus Anlaß der Verhandlungen zum Gegenstand. Diese Verträge sollen angeblich stillschweigend geschlossen werden mit dem Betreten eines Gast-, Warenhauses etc., vorausgesetzt, daß sich die verkehrsberechtigte Person auch innerhalb der räumlichen und zeitlichen Schranken der Verkehrseröffnung hält.

Zu welch einem Wirrwarr von Meinungen und widersprechenden Ergebnissen die Anhänger der Theorie von den Erhaltungsverträgen sich gezwungen sehen, soll durch die Aufführung einer Reihe von Fällen aus der Rechtsprechung später gezeigt werden. Vorerst soll ein kurzer Überblick über die Lehre selbst und ihre Vertreter folgen (vergl. zum folgenden Hildebrandt, S. 225 ff., mit reicher Literatur).

Wer wie der Wirt (vergl. RG 74, 126; Recht 09, Nr. 3771; JW 11,360; RG 85,186; 87,129; Planck-Siber II 1, 194; Fürst in LZ 10,178), Warenhausbesitzer (Planck-Siber, a.a.O., 194; Siber in DogmJ. 70,259; erst mit dem Vorlegen der Ware: RG 78,241; ob schon mit dem Betreten der Räume: verneint in JW 13,23; Josef in Gruchot 52,541; Fischbach in BürgA 41,160), Ladenbesitzer (Planck-Siber, a.a.O., Siber in DogmJ 70,259), Rechtsanwalt, Arzt usw. geschäfts- oder berufsmäßig seine Räume zu bestimmten Zeiten Interessenten öffnet, erklärt dadurch, das Betreten seines Besitzes durch Fremde in diesen Schranken gestatten zu wollen. Diese Erklärung bringt nicht nur das tatsächliche Einverständnis mit dem Eintritt des Kunden, sondern auch den rechtlichen Willen zum Ausdruck, sich zur Duldung des Kunden bis auf weiteres zu verpflichten. Der Kunde nimmt durch sein Eintreten die Gestattungsofferte des Besitzers an.

Dagegen sollen nun aber — den Vertretern jener Theorie zufolge — nur deliktische Verkehrspflichten zu Gunsten derjenigen bestehen, die bloß gesellschaftlich (Planck-Siber, a.a.O., 194; Josef in Gruchot 52,526 ff.) oder überhaupt nicht gebeten (z. B. Postboten, Gerichtsvollzieher, Polizeibeamte) die Räumlichkeiten betreten (vergl. Hildebrandt, a.a.O., S. 228). Im übrigen wird selbstverständlich auch von den Vertretern der Erhaltungsverträge der allgemein gültige Grundsatz anerkannt, daß eine nicht verkehrsberechtigte Person, die ohne vernünftigen Anlaß an einem Ort erscheint,

an dem nur ein beschränkter Verkehr eröffnet ist, sich bei einem Unfall auch nicht auf die deliktische Haftung berufen kann.

Die Theorie von den Erhaltungsverträgen ist als unbrauchbare Fiktion abzulehnen. Da mit der Eröffnung des Betriebes der Inhaber dem Eintretenden gegenüber keine Gestattungsofferte abgibt, so kann dieser auch keine solche annehmen. Vollends unklar ist auch die Berufung auf die Tatsache, der Kunde begehe durch sein Eintreten keine verbotene Eigenmacht (Hildebrandt, S. 229). Dieses Moment kann wohl für das Notwehr- und die sonstigen Besitzwehrungs- und Kehrungsrechte des Wirtes von Bedeutung sein; im übrigen liegt ihr Schwerpunkt aber im Gebiet der Besitzrechte und nicht in dem der Vertragsrechte (Angebot und Annahme). Vielmehr ist mit der allein herrschenden und richtigen Meinung anzunehmen (vergl. RGRK zu § 145 BGB), daß der Wirt mit der allgemeinen Ankündigung der Betriebseröffnung nur den Antrag macht, ihm Offerten zu machen; mit der Eröffnung des Lokals wohl die Verpflichtung zur Verkehrssicherung entsteht; deren Verletzung aber nicht vertraglich, sondern nur deliktisch den Wirt haftbar macht (vergl. Tuma, S. 231/33).

Bekanntlich dreht sich der Streit vor allen Dingen auch hier darum, ob und wann bei einem Unfall der Geschädigte sich auf § 278 BGB berufen kann, und wann er den § 831 BGB gegen sich gelten lassen muß. Zu welch sinnwidrigen Ergebnissen hier die Rechtsprechung wegen Fehlens jeder festen Abgrenzung der reinen Vertragspflichten von den allgemeinen, dem Gastwirt, Ladenbesitzer etc., schon in ihrer Eigenschaft als Verkehrseröffner obliegenden, Verpflichtungen gelangt ist, soll im folgenden kurz zur Darstellung gelangen. Als Musterbeispiel in dieser Hinsicht kann man wohl den Wirtshausvertrag bezeichnen. Dieser gewährt dem Gast das vertragliche Recht zum Aufenthalt in allen den Gästen freigegebenen Räumen. Der Vertrag soll wieder keine reine Sachmiete, sondern ein Vertrag eigener Art sein, sodaß demzufolge nicht alle Bestimmungen des Mietrechts zur Anwendung gelangen (Schmölder in DJZ 05, 830 ff.). Die Verpflichtung zur Verkehrssicherung soll nun selbstverständlich auch erst im Augenblick des Vertragschlusses beginnen; bis dahin soll der Schutz des Gastes nur ein deliktischer sein. Wann aber der Zeitpunkt des Vertragschlusses festzusetzen ist, ist wieder bestritten. Nach der einen Meinung kommt er zustande, wenn sich die Parteien über den Vertragsinhalt einig sind. Das soll aber nicht schon mit dem Betreten des Lokals der Fall sein, selbst dann,

wenn der Gast schon die Absicht hat, etwas zu bestellen, sondern erst durch die Aufforderung an den Kellner oder den Wirt, diese oder jene Speise oder Getränke zu liefern. Die zuletzt vertretene Ansicht wird wieder in verschiedenen Varianten vertreten; so glaubt Kayser (S. 54) die Haftung schon früher beginnen lassen zu können, z. B. mit Handlungen, die ausdrücklich auf beiden Seiten den Abschluß des Wirtshausvertrages offenbaren, oder in der Begrüßung durch den Kellner nach dem Platznehmen.

Der Vollständigkeit halber sei im folgenden ein Überblick über die zu dieser Frage strittigen Meinungen gegeben: Nach Goldscheider (Gruchot 60,370) ist der Vertrag geschlossen, sobald eine Person das Wirthausgrundstück betritt, um unter den üblichen Bedingungen in der Wirtschaft zu verweilen; handelt es sich dagegen um „größere Lokale", so konstruiert Goldscheider (a.a.O., S. 372/73) vor Abschluß des Vertrages einen 2. Vertrag, dessen Inhalt in der Verkehrssicherung besteht, der im übrigen aber selbstständigen Normen folgt (vergl. auch Schmölder in DJZ 05,831; 32, Nr. 18). Dieser Ansicht ist das RG verschiedentlich gefolgt (in Recht 08,516, Nr. 2923; vergl. auch JW 11,360), in dem es ausführt, daß durch den Eintritt des Gastes zunächst nur ein allgemeiner Vertrag über die Benutzung der Räume durch den Gast für die Dauer seines beabsichtigten Aufenthaltes zustandekommt (vergl. auch Josef in Bad. Rspr. vom 11. 4. 14, Nr. 8, S. 84 ff; Fränkel in Recht 12,316). Nach Fürst kommt der Vertrag mit dem Gast zur Entstehung durch die in dem Eintritt liegende Willenserklärung des Gastes, daß er zur Beköstigung und Beherbung verweilen will; die für einen Vertrag erforderliche Zustimmung des Wirtes braucht nicht ausdrücklich erklärt zu werden, da er ja durch die Eröffnung seines Gewerbebetriebes die Erklärung abgegeben hat, daß er seinen Gästen seine Räumlichkeiten zur Verfügung stelle und anbiete. „Mit dieser Erklärung ist die passive Seite der Beziehungen, die Gebundenheit für den Wirt geschaffen, auf deren Grundlage die Willenserklärung des Gastes das Rechtsverhältnis zur Entstehung bringt" (zustimmend Josef, a.a.O., S. 84). Auch die Feststellung der Absicht des Eintretenden, Speisen oder Getränke zu verzehren, wird kaum je Schwierigkeiten machen; und eine stillschweigende Übernahme der Haftung für seine Gehilfen erst von dem Augenblick des Betretens des Lokals ist deshalb zulässig, weil jeder Wirt sich hüten würde zu erklären, daß er die aus dem Wirtshausvertrag folgende gesetzliche Haftung für seine Gehilfen erst von dem Augenblick an, wo der Gast eine Bestellung macht und der

Kellner sie ausführt, übernehmen will (!) (vergl. Josef in Bad. Rspr., S. 85) [4]).

Richtig ist vielmehr nur, daß der Wirt schon aus der Verkehrseröffnung dem berechtigt eintretenden Gast gegenüber, ohne daß ein Vertrag besteht, zur Sicherung verpflichtet ist; nämlich nach § 823, Abs. 1 BGB. Abzulehnen ist auch die Ansicht, daß diese Pflicht von dem Wirt als stillschweigend gewollter Inhalt eines durch den Eintritt als solchen zwischen Wirt und Gast entstehenden Vertrages übernommen werde (vergl. RG 58,333 = JW 04,483 = Recht 04,2088). Denn diese vertragliche Verpflichtung würde die strenge Haftung des § 278 BGB mit sich bringen. Daß aber jemand ohne Zwang und dazu noch stillschweigend auf die Entlastungsmöglichkeit, seiner Aufsichtspflicht genügt zu haben, verzichtet, ist nicht recht wahrscheinlich (vergl. Werner im Recht 04,550).

Die Unhaltbarkeit der Lehre ergibt sich aus ihren Ergebnissen; auch hier wieder das gleiche Bild wie schon weiter oben bei Darstellung der Lehre von der c. i. c. Um einem Teil der Verkehrsteilnehmer den Schutz des § 278 BGB zuzubilligen, werden einfache und klare Rechtslagen in Fiktionen gekleidet und mit Rechtsfiguren umrankt, deren Verfehltheit augenscheinlich ist. Es kann doch keinem Zweifel unterliegen, daß die Verpflichtung des Verkehrseröffners zur Sicherung seiner Räume immer die gleiche sein und bleiben muß, gleichgültig, ob ich mir bei ihm nun einen Hut kaufe, ihn als Arzt konsultiere, bei ihm als Gastwirt ein Diner bestelle usw., oder ob diese Verträge nun aus irgendeinem Grunde nicht perfekt werden. Statt dessen ziehen Theorie und Rechtsprechung diese allgemein gültigen Verpflichtungen eines jeden Verkehrseröffners mit in das Netzwerk ihrer Konstruktion, um sie damit zum Inhalt eines Vertrages machen zu können und so der Haftung des § 278 BGB zu unterwerfen. Dabei wird völlig übersehen — obwohl es gar keinem Zweifel unterliegen kann — daß der Schutz aller verkehrsberechtigter Personen doch der gleiche sein muß. Vielmehr besteht auch hier nur die allgemeine deliktische Haftung des Verkehrseröffners zur Sicherung seiner Räume dem Publikum gegenüber nach § 823, Abs. 1 BGB (Titze, HWdR 6,517 ff; JW 31,513).

---

[4]) Auch Soergel, K. 1937, § 823, Z. 6a, läßt den Gastwirt verschieden haften: „Die strenge (aus § 278, BGB) Haftpflicht entfällt, wenn jemand nicht zu Speis und Trank, sondern zu anderen Zwecken das Grundstück betritt, dann besteht nur die allgemeine Verkehrssicherungspflicht (aus den §§ 823, I, 831, BGB)"; diese Meinung ist unhaltbar.

Die Ableitung der Verkehrssicherungspflicht aus § 823, Abs. I BGB.

Vorbemerkung.

Infolge der raschen Entwicklung der Technik und des Verkehrs haben sich besonders die Haftpflichten in neuerer Zeit außerordentlich erweitert; die Haftung ohne eigene Schuld kennzeichnet die überwiegende Zahl der Schadensersatzprozesse. In welch hohem Maße eine befriedigende Lösung des Haftungsproblems ohne Verschulden angestrebt wird, läßt sich am besten aus den Berichten der Delegierten zum Internationalen Kongreß für Rechtsvergleichung im Haag 1932, entnehmen (vergl. Mémoires de l'Académie internationale de droit comparé II/2, 412 ff). So bekannte sich der Oxforder Rechtslehrer Prof. Allen in seinem Sonderbericht zu der Meinung, daß dem Verschulden eine entscheidende Bedeutung überhaupt nicht mehr zukomme, denn begehrt werde privatrechtlich der Ersatz des Schadens und nicht Ersatz für das Unrecht. Zugegeben wird allerdings, daß es trotzdem Fälle gäbe, in denen für den Schaden nur derjenige hafte, der ihn schuldhaft herbeiführe. Dieser Auffassung schloß sich auch der Berichterstatter der USA. Harry Shulmann an. In den zahlreichen für den Kongreß eingelaufenen Berichten zeigt sich der Kampf zwischen Schuldprinzip und Gefährdungshaftung; letztere wird wieder in verschiedenen Abtönungen vertreten und zwar je nachdem, in welchem Maß der Verkehrseröffner die mit der Sache verbundene spezifische Verkehrsgefahr beherrscht. Dagegen besteht wohl heute Einigkeit über die rechtspolitische Unbrauchbarkeit des sogen. reinen Veranlassungsprinzips in dem Sinne, daß, soweit nicht aus besonderen gesetzlichen Bestimmungen etwas Anderes hervorgeht, für einen schädlichen Erfolg schlechthin jeder haften soll, der irgendeine Bedingung für sein Eintreten gesetzt hat.

Es ist selbstverständlich, daß der Kampf zwischen Schuldhaftung und Gefährdungshaftung de lege ferenda nicht der allein maßgebende Gesichtspunkt für die Lösung des Problems sein kann. Niemand kann innerhalb einer großen Gemeinschaft, wie sie der Staat darstellt, sein Leben in Vereinsamung verbringen. Ein Widerstreit zwischen den Interessen der Einzelnen untereinander oder mit den Interessen der Gesamtheit ist unausbleiblich und unvermeidbar. Von diesem Gesichtspunkt aus bedarf es nicht noch einer besonderen lex fundamentalis

des Inhalts, daß der einzelne sein Tun und Unterlassen nur so einstellen darf, daß nicht andere dadurch geschädigt werden. Schon das Eigentum im deutschen Recht des Mittelalters ist mit sozialen Elementen verbunden gewesen (vergl. zum folgenden Hedemann, Sachenrecht, § 6, III, S. 56). Es ist nicht zum Mißbrauch, sondern zum rechten Gebrauch verliehen. Es ist nicht reine Befugnis, sondern mit Pflichten gegen die Familie, die Nachbarn und die Allgemeinheit durchsetzt. Durch die neuere Kriegsgesetzgebung mit der Einführung der Zwangsbewirtschaftung und Beschlagnahme zu Gunsten der öffentlichen Hand ist weiter ein betont stark sozialer Zug in unsere Rechtsordnung eingefügt worden (Zur Geschichte vergl. noch Hedemann, a.a.O., S. 15 ff). Daß auch die Weimarer Verfassung von 1919 nicht auf dem Boden des Individualeigentums steht, beweisen die Artikel 153, III („Eigentum verpflichtet. Sein Gebrauch soll zugleich Dienst sein für das gemeine Beste") und Art. 155, III („Die Bearbeitung und Ausnutzung des Bodens ist eine Pflicht des Grundbesitzers gegenüber der Gemeinschaft") (Über die gesetzlichen Eigentumsbeschränkungen und ihre rechtliche Begründung vergl. noch Wieacker, S. 54, ff).

In der neuen Rechtsprechung und Literatur (vergl. Larenz, S. 46, Wieacker, a.a.O., Hedemann, a.a.O.) wird der Schutz der Gemeinschaft mit Recht in den Vordergrund gestellt. Die Erhaltung ihrer Integrität schließt von vornherein die Möglichkeit einer Ausübung von Rechten in einem gemeinschaftswidrigen Sinn aus. Diese Pflichtgebundenheit der Rechte, die in der Gemeinschaft ihre rechtliche Begründung findet und aus ihr fließt, erzeugt für den Verkehrseröffner nicht nur die Verpflichtung Handlungen zu unterlassen, die, obwohl sie scheinbar noch eine Ausübung seines Rechts darstellen, schädigend in den rechtlich umfriedeten Lebenskreis eines anderen eingreifen und daher rechtswidrig sind. Der Verkehrseröffner ist auch verpflichtet zu verhindern, daß durch die Beschaffenheit der Sache anderen ein vermeidbarer Schaden entsteht (vergl. Larenz, S. 46; Wieacker, S. 54, ff).

Die Rechtsprechung auf der Grundlage des § 823 I BGB.

Die vom RG im Anschluß an § 823 Abs. 1 BGB entwickelten Verkehrspflichten beruhen sämtlich auf dem Gedanken, daß die Eröffnung einer Gefahrenquelle für den Verkehrseröffner

zugleich die Rechtspflicht begründet, die zum Schutz des Verkehrs nötigen Sicherungsmaßnahmen zu treffen. Diese Rechtsprechung hatte zur Folge, die im Verkehr als solche liegende Gefährdung und das in ihm steckende Risiko größtenteils auf den Verkehrseröffner abzuwälzen. Die Entwicklung der Technik und des Verkehrs förderten diese Einstellung. Die Fälle der Haftung ohne Verschulden vermehrten sich ständig und führten schließlich zu einer derartigen Ausdehnung des Anwendungsgebietes des § 823, Abs. 1, BGB, daß er ganz farblos geworden ist.

Die historische Entwicklung ergibt [5]), daß bei einer starren Durchführung des dem BGB zugrundeliegenden Verschuldensprinzips wichtigste Verkehrsbedürfnisse unbefriedigt oder höchstens auf dem Umweg über Fiktionen ihre Befriedigung erlangen würden. Wo daher eine starre Durchführung des Verschuldensprinzips verkehrshindernd — oder hemmend wirken muß, muß die Haftung für Verschulden abweichend nach anderen Grundsätzen eine Ausweitung erfahren [7]). Diese Forderung nach einer Durchbrechung des Verschuldensprinzips muß naturgemäß um so stärker sein, je mehr das Anwendungsgebiet der Haftung ohne Verschulden wächst [6]).

Um wichtigsten Verkehrsbedürfnissen gerecht werden zu können, sah sich die Rechtsprechung des RG dahin genötigt den Grundsatz aufzustellen, daß unter einer unerlaubten Handlung jeder objektiv widerrechtliche zu Schadensersatz verpflichtende Eingriff in einen fremden Rechtskreis im allgemeinen (d. h. nicht nur in den besonderen zwischen den betreffenden Personen bestehenden vertragsähnlichen Beziehungen) zu verstehen sei. Daß sich der Begriff der Rechtswidrigkeit dabei vollkommen auflöste, war eine weitere unabweisbare Konsequenz dieser Auffassung. Die Neigung der Praxis bei Auslegung des § 823, Abs. 1, BGB geht jetzt demzufolge dahin, den Schwerpunkt der unerlaubten Handlung auf das äußere Geschehen zu legen und sich der für den konkreten Fall vorgeschriebenen Prü-

---

[5]) Zur geschichtlichen Entwicklung seit dem vorigen Jahrhundert vergleiche besonders Hedemann, a.a.O., S. 83, Z. 1, ff.

[6]) Eine Zusammenstellung der Spezialgesetze, die den Umschwung von der Verschuldenshaftung zur Veranlassungshaftung einleiten und durchführen, gibt ausführlich Hedemann, a.a.O., S. 88.

[7]) Vor allem ist dabei ganz übersehen worden, daß Culpaprinzip und Causaprinzip gar nicht ausreichen, um die Schadensersatzlehre zu bemeistern (vergl. Hedemann, a.a.O., § 7, S. 83).

fung der Widerrechtlichkeit dadurch zu entledigen, widerrechtlich mit nicht rechtmäßig gleichzusetzen [9]).

Wenn nun aber für den Begriff der unerlaubten Handlung Rechtswidrigkeit und Verschulden kennzeichnend sein sollen, so können Schadensersatzverpflichtungen, die ihre Ursache in schuldlosen oder nicht rechtswidrigen Handlungen haben, nicht mehr unter diesen Begriff fallen. Wohl war es möglich, die Fälle der Haftung aus schuldlosen oder nicht rechtswidrigen Handlungen, so lange sie zahlenmäßig gering und in ihren Wirkungen genau umgrenzt waren, unter die Kategorie der Quasidelikte zu subsumieren. Aber auch dieser Ausweg konnte nur als eine vorübergehende Verlegenheitslösung betrachtet werden [8]).

---

[8]) Für Italien vergl. „Codice Civile", Quarto Libro, Obbligazioni e Contratti, Progetto e Relazione, Roma 1936, Art. 74, der in deutscher Übersetzung folgendermaßen lautet: „Jede schuldhafte Handlung, die einem anderen Schaden verursachte, verpflichtet den, der sie verübt hat, zum Ersatz des Schadens.

Ebenso ist zum Schadensersatz verpflichtet, wer einem anderen Schaden zugefügt hat, indem er in der Ausübung seines Rechts die Grenzen überschritten hat, die durch den guten Glauben oder den Zweck, zu dem ihm das Recht zuerkannt wurde, gesetzt sind."

Bemerkenswert ist, daß der Begriff der „atti illeciti" in Sectione 6 Art. 74 ff. nicht nur die Haftung für Schäden aus Verschulden umfaßt. So regeln die Art. 75/76 die Haftung der Geschäftsunfähigen und der beschränkt Geschäftsfähigen, Art. 77 die Haftung für den in Notwehr und Notstand zugefügten Schaden; Art. 78 das konkurrierende Verschulden; die Art. 79/80 die Haftung der Eltern, Vormünder, Arbeitgeber, Handwerker, Auftraggeber etc. für Schäden der ihrer Gewalt oder Aufsicht unterworfenen Personen. Art. 81 regelt die Tierhalterhaftung; Art. 82: für Sachschaden (aber nur für Sachen die „... in suo custodia" stehen). Art. 83 regelt die Haftung für Schäden durch Hauseinsturz.

Aus dem soeben Gesagten ergibt sich, daß die Sectione 6 „Degli atti illeciti", Art. 74 ff. nicht nur die Haftung für Schäden aus Verschulden als alleiniges Grundprinzip anerkennt, sondern in ihr nur eine bestimmte Erscheinungsform der Haftung erblickt. Daneben stehen gleichberechtigt die Tatbestände der Haftung für fremde Tat und die der Gefährdungshaftung.

[9]) Vergl. hierzu de lege ferenda, Wahl, a.a.O., S. 20, ff. und Nipperdey im Arbeitsbericht, S. 38: Die Hervorhebung des Merkmals der Rechtswidrigkeit im § 823, I BGB soll nur einen Hinweis für den Richter geben, daß er prüfen muß, ob nicht ausnahmsweise ein Unrechtsausschließungsgrund, insbesondere Notwehr oder Notstand, zulässige Einwilligung oder Geschäftsführung ohne Auftrag vorliegt. Die Rechtswidrigkeit soll in einem „subjektiven", „negativen" Sinne zu verstehen sein. Bei den Eingriffen nach § 823, Abs. I, BGB, braucht der Richter also nicht festzustellen daß rechtswidrig gehandelt ist. Die sogenannte Tatbestandsmäßigkeit begründet bereits die Schadenersatzpflicht. Dabei bleibt zu beachten, daß eine Handlung in der Regel nur dann rechtswidrig ist, wenn sie ihrem objektiven Charakter nach der Ordnung der Gemeinschaft widerstreitet. Dazu genügt nicht schon äußere Tatbestandsmäßigkeit und Fehlen eines besonderen Unrechtsausschließungsgrundes. Es muß sich um Taten handeln, die nach ihrem objektiven Zweck und der Art ihrer Durchführung, nach ihrem sozialen Sinngehalt schädlich und nicht durch den Gemeinschaftswillen geboten sind. Die

Der Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht (vergl. Arbeitsbericht, S. 12, ff.) ist in seiner überwiegenden Mehrheit mit Recht der Meinung, daß die Begriffe Rechtswidrigkeit und Schuld auch de lege ferenda auseinandergehalten werden müssen. Obwohl er dabei nicht die Bedeutung der normativen Schuldauffassung und der subjektiven Unrechtselemente verkennt, hält er es für notwendig, sich im privaten Schadenersatzrecht nicht allzuweit von der auch für das Strafrecht der Zukunft anerkannten Unterscheidung zu entfernen. Der abweichenden Auffassung, die die Begriffe des schuldhaften Handelns und der Rechtswidrigkeit durch den Begriff des „fehlerhaften Verhaltens" ersetzen will, hat sich der Ausschuß nicht angeschlossen.

Die Ausführungen zeigen, daß bei konsequenter Anwendung des im § 823, Abs. 1, BGB sanktionierten Verschuldensprinzips wichtigsten Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise genügt werden kann. In welcher Weise eine befriedigende Lösung des Problems herbeizuführen ist, bleibt der folgenden Darstellung vorbehalten. Ein Überblick über die gesetzliche Regelung und Ausgestaltung der Verkehrssicherungspflichten im englischen und französischen Recht soll zur Vervollständigung der Ausführungen vorerst folgen.

Das englische Recht.

Grundsätzlich läßt sich sagen, daß das englische Recht auf dem Boden der Verschuldenshaftung steht, zur Begründung einer außerkontraktlichen Schadenshaftung also Verschulden (guilty mind) vorausgesetzt wird. Doch erfährt dieser Grundsatz zahlreiche Ausnahmen; so neigt z. B. das englische Recht bei der Regelung der Haftung für Schäden durch Sachen mehr dem Gefährdungsprinzip zu, das seine reinste Ausgestaltung wohl im Anwendungsgebiet des leading case Fletcher v. Rylands (vergl.

Rechtswidrigkeit muß eine materielle sein. Das ist sie dann, wenn und soweit der Eingriff in ein Rechtsgut oder rechtlich geschützte Interessen nicht den Zwekken der Rechtsordnung und des menschlichen Zusammenlebens selbst entspricht. Dazu ist erforderlich, den Begriff der Rechtswidrigkeit klar zu bestimmen und damit dem Richter eine feste Handhabe und allen Volksgenossen Rechtssicherheit zu geben (Nipperdey, S. 43). Rechtswidrig ist eine Handlung oder Unterlassung immer dann, wenn sie (vorsätzlich oder fahrlässig) gegen eine von der Rechtsordnung (Gesetz oder Gewohnheitsrecht) aufgestellte Verpflichtung verstößt, die den Schutz der Persönlichkeit oder des Vermögens des Geschädigten bezweckt, oder, wenn ein gröblicher Verstoß gegen anerkannte Grundsätze des völkischen Zusammenlebens vorliegt (Nipperdey, a.a.O., S. 49).

S. 44) erfahren hat. Wie im deutschen, so haben naturgemäß auch im englischen Recht eine Reihe von Tatbeständen ihre Sonderregelungen erfahren; das gilt z. B. für die Haftung des Unternehmers für Betriebsunfälle, eine rein auf Gesetz beruhende Haftung, die unabhängig von den Voraussetzungen eines „tort" besteht (vergl. den Workmen's Compensation Act 1925, sect. 29„ demzufolge der geschädigte Arbeiter die Wahl hat, die nach diesem Gesetz gegebenen Rechtsbehelfe geltend zu machen oder die unabhängig davon bestehenden zivilrechtlichen Ansprüche auszuüben, vorausgesetzt, daß die Schädigung auf persönlicher Fahrlässigkeit oder auf Vorsatz des Unternehmers oder einer Person, für deren Handlungen und Unterlassungen er einzustehen hat, zurückzuführen ist). Auch das Inverkehrbringen, ja selbst der bloße Besitz gefährlicher Sachen verpflichten den Besitzer zu besonderer Sorgfalt und begründen im Falle der Schädigung einen prima-facie Beweis für negligence gegen ihn unabhängig von irgendeinem Verschulden. Zu erwähnen bleiben noch die Haftung des Unternehmers für Schäden, die seine Angestellten anrichten, die Haftung nach Art. IV Rule 6 des Carriage of goods by sea Act 1924, das nur erlaubte oder unbefugte Betreten eines Gebäudes, die Haftung für Tiere und die Haftung für Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge. Wie schon erwähnt, ist die Regelung der Haftung für Schäden in diesen Fällen zum Teil abweichend vom Verschuldensprinzip unter starker Annäherung an das Gefährdungsprinzip, zum Teil ausschließlich nach diesem geregelt. Das Einzelne bleibt der späteren Darstellung vorbehalten.

Voraussetzung für die Geltendmachung eines außerkontraktlichen Schadensersatzanspruches[10]) ist das Vorliegen eines „tort". Seine beiden Voraussetzungen sind injury und damage;

---

[10]) Der übrigens stets in einer Geldleistung besteht. Als besonderer Rechtsbehelf des Schadenersatzes bei breach of contract ist die „specific performance" zu betrachten, die nur gewährt wird, wenn Geldersatz keine angemessene Entschädigung sein würde. Eine im Ermessen des Gerichts stehende Verfügung ist die injunction, die als Mittel zur Herbeiführung eines Naturalersatzes im Vertrags- und Deliktsrecht dient. Die injunction ist ausgeschlossen in den Fällen, die ähnlich denen des § 251, Abs. 2 BGB gelagert sind; also dann, wenn der angerichtete Schaden so gering ist, daß Geldentschädigung angemessen erscheint, oder dann, wenn die injunction eine unangemessene Bedrückung (oppressive) sein würde. Unverhältnismäßig hohe Kosten des Naturalersatzes allein genügen aber nicht, um ihn in Geldersatz umzuwandeln (also anders als BGB, § 251, Abs. 2). Einen weiteren Fall der Naturalherstellung gibt es noch bei dem Delikt der conversion, d. h., der widerrechtlichen Wegnahme und Entziehung einer beweglichen Sache (vergl. Bünger, S. 113, ff.).

ferner, daß zwischen ihnen ein genügender Kausalzusammenhang besteht. Zur Vervollständigung sollen die Begriffe kurz einer näheren Würdigung unterzogen werden.

„Law begins not with authentic general principals, but with enumeration of particular remedies" (Pollock, Law of torts, S. 20). Dieser Satz kennzeichnet vielleicht am besten die englische Rechtsentwicklung. Während z. B. in den kontinentalen Rechten die Deliktshandlungen ihre Erkennbarkeit und ihren Niederschlag in genau umgrenzten Tatbeständen von mehr oder weniger genereller Natur erhalten haben, lassen sie sich im englischen Recht lediglich kasuistisch aufzählen. So großzügig auch der Bereich der „torts" („a tort is a breach of duty creating an obligation and giving use to an action for damages", Jenks I, § 722) abgesteckt ist, zu einem generellen Deliktstatbestand vom Ausmaß des Art. 1382 Code civ. ist es weder der Form noch der Sache nach gekommen. Auf die Klarstellung der eben angeführten Begriffe zurückkommend, bedeutet injury einen objektiven Eingriff (in der Form der Handlung oder Unterlassung) in eine fremde Rechtssphäre; mit anderen Worten: eine injury ist da anzunehmen, wo ein Rechtsgut verletzt wird, dessen Schutzbedürftigkeit in der bisherigen Gerichtspraxis anerkannt worden ist oder künftighin von der Praxis anerkannt werden sollte (Titze, Rvgl. HdW., S. 719). Wo allerdings eine schädigende Handlung keinen der historisch fundierten Deliktstatbestände erfüllt und sich ihnen auch nicht als „consimilis casus" angliedern läßt, liegt ein legal oder lawful oder rightful act vor, für den Ersatz nicht gefordert werden kann.

Gewisse Delikte verschaffen dem von ihm Betroffenen ohne weiteres den Anspruch auf eine Haftsumme; gleichgültig, welche Rückwirkungen das Delikt auf seine Güterwelt gehabt hat, während andere Delikte hingegen eine Leistungspflicht des Delinquenten nur begründen, wenn der Betroffene die schädliche Einwirkung des Delikts auf seine Güterwelt dartut (Näheres vergl. Salmond, Torts, S. 11). Die deliktische Schadenshaftung läßt sich demnach einteilen in „general damages" (Haftung „per se") und in „special" oder „compensatory damages" (tatsächlich angerichteter oder konkreter Schaden im Gegensatz zum abstrakten oder vermuteten Schaden, vergl. Titze, a.a.O., S. 723). Zu bemerken ist aber, daß der Gegensatz von „special" und „general" damages nicht identisch ist mit dem Gegensatz von materiellem und immateriellem Schaden.

Über das Erfordernis des Kausalzusammenhanges ist zu sagen, daß die zum Schaden führende Handlung oder Unterlassung

„the immediate cause" des eingetretenen Schadens sein muß; sie darf im Hinblick auf diesen nicht „too remote" sein (vergl. Riezler, a.a.O., S. 608; Titze, S. 724); das entspricht ungefähr der im deutschen Recht anerkannten Theorie des adäquaten Kausalzusammenhanges. Doch werden Kausalität und Verschulden auch im englischen Recht nicht immer scharf voneinander getrennt.

Schon weiter oben wurde erwähnt, daß eine „injury" in einem Tun oder Unterlassen bestehen kann; nur muß im letzteren Falle eine Pflicht zum Handeln gegeben gewesen sein. Diese Pflicht zum Handeln braucht nicht gerade auf einer ausdrücklichen Rechtsnorm zu beruhen, sie kann sich auch aus den Umständen des Falles, insbesondere aus dem Eigentum oder Gewahrsam an einer Sache oder aus der Aufsicht über sie ergeben. Mangelnde Geschicklichkeit gilt als negligence, wenn nach der Lage der Umstände das Vorhandensein solcher Geschicklichkeit zu sachgemäßem Handeln erforderlich war. Dabei ist das Maß für die verlangte Sorgfalt und Geschicklichkeit ein abstraktes; und zwar wird im allgemeinen dasjenige erfordert, was ein Mensch mit durchschnittlichem Können und Fähigkeiten unter den gleichen Umständen bewähren würde (vergl. Jenks, Digest I N. 731). Tritt z. B. eine Person so auf, daß sie sich den Anschein gibt besondere Fähigkeiten zu besitzen, so muß sie auch tatsächlich dazu imstande zu sein, solche Fähigkeiten zu bewähren, wie sie von Angehörigen dieses Berufes oder Gewerbes in der Regel verlangt und gezeigt werden, will sie nicht als „negligent" erscheinen.

Selbstverständlich findet im englischen Recht auch der Grundsatz Anwendung, den wir als mitwirkendes Verschulden bezeichnen. Hierfür haben sich im englisch-amerikanischen Recht die Begriffe „contributory negligence", „voluntary assumption of risks" und die „avoidable consequences" herausgebildet (vergl. Bünger, a.a.O., S. 133, ff.). Die Lehre von der contributory negligence, die im Gebiet der deliktischen Fahrlässigkeit ihre Ausbildung erfahren hat, besagt, daß der Kläger keinen Anspruch aus deliktischer Fahrlässigkeit hat, wenn die Jury findet, daß er sich selbst einer Fahrlässigkeit oder eines Mangels ordnungsmäßiger Sorgfalt schuldig gemacht hat, wodurch er zu der Entstehung des Schadensfalles beigetragen hat. Die Lehre von den avoidable consequences besagt, daß der Verletzte für Vergrößerungen des Schadens, die er mit verschuldet hat, keinen Ersatz verlangen kann. Es ist Pflicht des Geschädigten, alle vernünftigen Schritte zu tun, um den Schaden zu mindern. Diese Regel gilt für deliktische und vertragliche Schadensersatzansprüche und nach über-

wiegender Ansicht auch gegenüber vorsätzlichen und fahrlässigen Schädigungen. Mit Hilfe der Lehre von der voluntary assumption of risks werden die Fragen gelöst, die das deutsche Recht unter die Regel des Verschuldens auf beiden Seiten einreiht. Die Regel besagt, daß demjenigen, der sich freiwillig einer Gefahr aussetzt, kein Ersatzanspruch für Schäden zusteht, die sich aus dieser Gefahrenlage ergeben. Mit der contributory negligence hat sie die Folge gemeinsam, daß der Ersatzanspruch nicht herabgesetzt wird, sondern vollkommen entfällt; der Unterschied besteht aber darin, daß hier der Ausschluß der Haftung keine Fahrlässigkeit (negligence) voraussetzt. Zu erwähnen bleibt noch der Grundsatz der last clear chance, der besagt, daß der Schaden von dem zu tragen ist, der die letzte Möglichkeit zu seiner Abwendung hatte (vergl. Bünger, a.a.O., S. 135 ff.).

Im Gebiet der Schädigung durch Sachen erleidet das Verschuldensprinzip nun aber eine weitgehende Durchbrechung zugunsten des Gefährdungsprinzips durch Aufstellung einer Verschuldensvermutung und durch Verschärfung der Sorgfaltspflichten. So genügt z. B. zum Nachweis des Verschuldens des Schädigers und der Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht die Führung des prima-facie Beweises. Ist jemand durch eine Sache des Beklagten in einer Weise geschädigt worden, die bei regelmäßigem Verlauf der Dinge vermieden worden wäre, wenn derjenige, der die Sache unter seiner Verwaltung oder Aufsicht hat, die gehörige Sorgfalt aufgewendet hätte, so wird — vorausgesetzt, daß sich eine andere Schadensursache nicht entdecken läßt — zu Lasten des Beklagten vermutet, daß der Schaden durch seine negligence verursacht worden ist, sofern nach Lage der Umstände der Beklagte überhaupt verpflichtet gewesen ist, zur Vermeidung von Schädigungen des Klägers Sorgfalt aufzuwenden. Das Verschulden wird also hier präsumiert aus der typischen Lage der Umstände. So muß ferner bei Eisenbahnunfällen oder Schädigungen durch Entgleisung, Zusammenstoß oder plötzlichem Ruck beim Anfahren oder Halten des Zuges nicht der Beschädigte ein Verschulden der Bahn beweisen, sondern umgekehrt muß diese beweisen, daß der Schaden nicht auf einer Außerachtlassung der ihr obliegenden Sorgfaltspflichten zurückzuführen ist (Law Times Rep. 5,682).

Im Zusammenhang mit der schon weiter oben dargestellten rechtspolitisch verfehlten Regelung des § 831 BGB sei hier kurz auf die Haftung des Geschäftsherrn für seine Angestellten (servants) eingegangen. Selbstverständlich ist, daß die

soeben dargestellte prima-facie evidence auch gegen den Geschäftsherrn Platz greift, wenn die schadenstiftende Sache unter seiner Obhut oder Verwaltung stand. Die prima-facie evidence kehrt sich aber auch dann gegen ihn, wenn die Sache unter dem management seiner 'servants' war. Der Geschäftsherr kann sich also nicht mit dem Nachweis entlasten, in der Auswahl und der Überwachung seiner servants sorgfältig vorgegangen zu sein. Er haftet vielmehr für schädigende Handlungen oder Unterlassungen seiner Angestellten, sofern diese nur im Rahmen ihrer Beschäftigung gehandelt haben (vergl. Jenks, Digest of English civil law[2] I Nr. 138, 767; Pollock, S. 85 ff.) und auch selbst dann, wenn der master dem servant ausdrücklich verboten hatte, sich in dieser — zum Schaden führenden — Weise zu verhalten. Der master haftet jedoch nicht, wenn der servant die schädigende Handlung oder Unterlassung nur gelegentlich in Ausübung seiner Beschäftigung begangen hat und ferner dann nicht, wenn durch die Handlung oder Unterlassung eines servants ein anderer servant in demselben Betriebe zu Schaden kommt ("common employment"). Jedoch wurde diese Regel von der Nichthaftung des Unternehmers im Falle des common employment bedeutend eingeengt durch den Employer's Liability Act 1880 (43,44 Vict. c. 42) und den schon weiter oben besprochenen Workmen's Compensation Act 1925 (15,16 Geo. 5c. 84).

Besonders gesteigerte Sorgfalts- und Warnungspflichten treffen denjenigen, der Sachen in Verkehr bringt, die an und für sich schon ihrer Natur nach oder bei einem ihrer Zweckbestimmung entsprechenden Gebrauch besonders gefährlich sind bezw. es werden können. Dieser ist verpflichtet, allen Personen, die nach seiner Kenntnis wahrscheinlich mit den Sachen in Berührung kommen, ihre gefährliche Natur erkennbar zu machen, widrigenfalls er als negligent gilt und eine „wrongful omission" begeht.

Dieser Grundsatz, der common law ist, gilt insbesondere auch bei der Beförderung gefährlicher Frachtgüter, sofern ihre Gefährlichkeit nicht ohne weiteres für jedermann offensichtlich ist. So muß z. B. der Befrachter, der dem Frachtführer solche Güter zur Beförderung übergibt, diesen über die gefährliche Natur der Güter aufklären, anderenfalls er sich schadenersatzpflichtig machen kann. Für den Eisenbahnfrachtverkehr gilt die Regelung, daß der Eigentümer oder Befrachter gefährlicher Güter der Eisenbahngesellschaft für jeden Schaden, den sie unmittelbar selbst erleidet oder für den sie haftbar gemacht werden kann, haftet, wenn der Schaden aus der

Nichtbefolgung der Vorschriften und besonderen Vertragsbedingungen, die für solche Güter gelten, entstanden ist (Railways Act 1921, sect. 50,2). Auch der schon weiter oben erwähnte Art. IV Rule 6 des Carriage of goods by sea Act 1924 gehört hierher; dieser Vorschrift zufolge dürfen "goods of an inflammable, explosive or dangerous natur", die der Frachtführer, sein master oder agent in Unkenntnis ihrer gefährlichen Natur als Ladung an Bord übernommen hat, "may at any time before discharge be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damages and expenses directly or indirectly arising out of or resulting from such shipment". Auch in dem Falle, daß solche Güter mit "knowledge and consent" des Frachtführers auf das Schiff geladen worden sind, hat dieser das Recht, wenn sie zu einer Gefahr für Schiff oder Ladung werden: "they may in like manner be landed at any place or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier accept to general average, if any."

Auch schon der bloße Besitz gefährlicher Sachen verpflichtet, wie schon weiter oben erwähnt worden ist, zu besonderer Sorgfalt. Auch hier gilt als common law der Grundsatz, daß jeder, der eine Sache hält oder gebraucht, die, wenn sie nicht mit besonderer Obacht behandelt wird, geeignet ist, andere zu schädigen, die erforderlichen Maßnahmen treffen muß, um solche Schädigungen zu verhüten. Im Falle des Eintritts eines Schadens besteht gegen den Besitzer ein prima-facie Beweis der Fahrlässigkeit. Als "dangerous things" im Sinne der hier geltenden Vorschriften, deren Besitz zu einer gesteigerten Sorgfalt verpflichtet und die im Falle der Schädigung gegen den Schädiger einen prima-facie Beweis für negligence begründen, gelten das Feuer, Feuerwaffen, z. B. geladene Gewehre, Gifte, Explosivstoffe, auch die Führung eines gefährlichen Betriebes oder die Verwendung gefährlicher oder schadhafter Maschinen; in diesem letzten Fall ist aber nicht der Eigentümer als solcher haftbar, sondern nur derjenige, der die gefährlichen Dinge tatsächlich im Betriebe hat; die Haftung besteht ferner gegenüber jedem, der sich im Zeitpunkt der Schädigung befugterweise in dem Betrieb aufgehalten hat (vergl. Pollock, 522 ff.)

Eigentümlich geregelt sit die Haftung für schadhafte Bauwerke. Einmal trifft hier nicht die Haftung den Eigentümer als solchen, sondern den Besitzer. Auffällig ist auch die Haftung des Besitzers des Bauwerkes für das Verschulden dritter Personen geregelt.

Für die Person des Geschädigten und das Maß der ihm gegenüber anzuwendenden Sicherungspflicht sind von Wichtigkeit, ob der Verletzte vom Besitzer aufgefordert (invitee) wurde, das Gebäude zu betreten, nur eine Erlaubnis zum Betreten des Baues hatte (licensee im Gegensatz zum invitee) oder ob er als "trespasser" gilt, der unbefugterweise in den Räumen weilt oder die Anlage betritt. Im Einzelnen ist hierzu folgendes zu bemerken:

Die Haftung für schadhafte Bauwerke trifft den Besitzer; nach der neueren Rechtsprechung selbst dann, wenn der Eigentümer dem Besitzer gegenüber reparaturpflichtig ist (vergl. Charlesworth, Liability für dangerous things, 260 ff.). Ist der Schaden auf das Verschulden einer dritten Person zurückzuführen, die nicht zu den servants gehört, so haftet der Besitzer in diesem Falle nicht (nicht unbestritten, vergl. Law Times Rep. 102,600). Hatte dagegen der Besitzer die Ausbesserungsarbeiten oder die Instandhaltung des Bauwerkes einem unabhängigen Unternehmer vertragsmäßig übertragen, so haftet er, auch wenn er bei der Auswahl sorgfältig vorgegangen war.

Zur Ausgestaltung der Haftung gegenüber dem invitee, licensee oder trespasser gilt folgendes:

Der Besitzer haftet dem invitee dafür, daß der Aufenthalt in dem Gebäude nicht mit ungewöhnlichen Gefahren verbunden ist, als solchen, die von dem invitee unter den gegebenen Umständen nicht vermutet werden konnten und die ihn mit Rücksicht auf seine Unvertrautheit mit dem Zustande des Bauwerks zu Schaden bringen können (vergl. Law Times Rep. 16,293 als leading case). Jedoch gilt auch hier die allgemein anerkannte Regel, daß nicht gehaftet wird für Schäden durch Gefahren, die dem Beschädigten bekannt oder die für jedermann offensichtlich waren. Der Besitzer haftet zwar für solche Gefahren, die er selber bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte kennen müssen, nicht aber für solche, die ihm selbst trotz gehöriger Aufmerksamkeit verborgen geblieben sind (Law Times Rep. 20,628).

Dem licensee gegenüber haftet der Besitzer grundsätzlich nicht für den gefahrlosen Zustand der Anlage; er muß ihn nur vor solchen neuen ihm bekannt gewordenen Gefahren warnen, die nach Erteilung der Erlaubnis entstanden sind; der Besitzer haftet ferner für die zur Zeit der Erlaubniserteilung vorhandenen verborgenen Gefahren, die wohl er kennt, die aber dem licensee unbekannt sind. Jedoch trifft den Besitzer dem licensee gegenüber (im Gegensatz zum invitee) keine

Nachforschungspflicht; auch haftet er nur für "intention" [11]) (vergl. Charlesworth, a.a.O., S. 263 ff.).

Überhaupt nicht für den Zustand der Anlage oder des Bauwerks, auch nicht für ungewöhnliche oder nicht zu vermutende Gefahren, haftet der Inhaber dem trespasser gegenüber. Unberührt hiervon bleibt aber die Haftung des Inhabers für Schädigungen des trespassers, die nicht durch den Zustand der Anlage sondern nur gelegentlich des unerlaubten Aufenthalts des trespassers absichtlich durch den Besitzer herbeigeführt worden sind. Bestehen bleibt auch sect. 31 des Offences against the Person Act 1861 (24 u. 25 Vict. c. 100); diese Vorschrift bestimmt, daß, wer Sprengstoffe, Fußangeln oder sonstige Maschinen legt oder legen läßt, die bezwecken, trespassers oder andere, die mit diesen Gegenständen in Berührung kommen, zu töten oder zu verletzen, sich eines "misdemeanor" schuldig und folglich schadensersatzpflichtig macht (über die einem "trespass to land" entspringende Ersatzklage vergl. Titze, Rvgl. HdW., S. 723).

Abschließend soll ein kurzer Überblick über die Haftungen im Anwendungsgebiet des leading case Fletcher v. Rylands, die Haftung für Tiere, Kraftfahrzeuge und Luftfahrzeuge folgen. Für die 3 letzten Fälle bestehen im deutschen Recht überall Gefährdungshaftungen, wenn auch nicht ausnahmslos und unbeschränkt; im englischen Recht ist das Verschuldungsprinzip nur für gefährliche Tiere und für Luftfahrzeuge aufgegeben.

Die vom Hause of Lords gebilligte Rechtsregel im leading case Fletcher v. Rylands läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß, wer in Wahrnehmung eigener Zwecke auf ein von ihm bessenes Grundstück irgend etwas verbringt oder irgend etwas auf dem Grundstück hält, was im Falle des Entweichens geeignet ist, auf einem anderen Grundstück Schaden anzurichten oder seinen Gebrauch sonstwie zu beeinträchtigen, dies auf eigene Gefahr tut; er ist prima-facie verantwortlich für allen Schaden, der eine natürliche Folge dieses Entweichens ist und haftet grundsätzlich ohne jedes Verschulden. Eine Befreiung von seiner Haftung kann der Beklagte nur durch den Nachweis erreichen, daß den Geschädigten selbst an dem Entweichen ein Verschulden trifft oder daß höhere Gewalt (Act of God = ein unwiderstehliches Naturereignis; Näheres vergl. Riezler, S. 624) vorliegt; die Unkenntnis von dem gefährlichen Charakter der Sache oder

---

[11]) intention = Vorsatz; vergl. Riezler, a.a.O., S. 608.

von der Möglichkeit ihres Entweichens befreit den Beklagten nicht von seiner Haftung.

Merkwürdigerweise hat es die englische Rechtsentwicklung nicht mit sich gebracht, den der Regel Fl. v. R. zugrundeliegenden Rechtsgedanken aus ihrem Zusammenhang mit dem Grundbesitz zu lösen und sie im Wege der Analogie auf alle die Fälle auszudehnen, in denen der Kläger den Beweis erbringt, daß er durch Sachen des Beklagten irgendwie in seinen Rechten geschädigt worden ist. Die Regel greift auch dann nicht Platz, wenn sich die schädigende Handlung keinem der historisch fundierten Deliktstatbestände unterordnen läßt (Näheres vergl. Titze, Rvgl. HdW., S. 719 ff.) und sich ihnen auch nicht als "consimilis casus" angliedern läßt. Das ist z. B. der Fall, wenn der Schaden durch eine natürliche Nutzung des Landes entsteht, also durch solche Handlungen, die notwendig sind, um das Grundstück seiner ordnungsmäßigen oder gewöhnlichen Bestimmung gemäß zu nutzen. Dasselbe gilt auch von Schäden durch solche Handlungen, zu denen das Gesetz ausdrücklich ermächtigt. In diesen Fällen liegt ein "authorized act" vor, der auf "just causes and excuses or exceptions" beruht und für den Ersatz nicht gefordert werden kann.

Dagegen bezieht sich die Regel Fl. v. R. auf die Zufuhr von schädlichen sogen. Imponderabilien (Rauch, Gasen etc.); auch der durch überhängende oder umstürzende Bäume verursachte Schaden fällt unter die Regel.

Eigenartig ist die Haftung für Schäden durch Funkenflug beim Eisenbahnbetrieb geregelt; hier muß wieder unterschieden werden, ob die Bahn mit oder ohne staatliche Ermächtigung Lokomotiven gebraucht. Hat sie keine Ermächtigung, so wird der durch Funkenflug beim Betrieb der Bahn verursachte Schaden nach der Regel Fl. v. R. behandelt. Hat die Bahn dagegen eine Ermächtigung, so haftet sie nach common law im allgemeinen nur für negligence; bei Schädigung von Kulturländereien oder Ernten haftet die Bahn für den Schaden durch Funkenflug dagegen ohne Rücksicht auf ein Verschulden, jedoch begrenzt auf den Höchstbetrag von 200 £ (Railways Fires Act 1905 i. V. mit dem Railways Fires Amendment Act 1923, 13 u. 14 Geo. 5, c. 27). Dagegen haftet eine konzessionierte Bahngesellschaft nicht für Schäden, die durch Erschütterungen vom Fahren der Lokomotiven verursacht sind (Law Times Rep. 21,238), weil hier eine Handlung vorliegt, zu der das Gesetz ausdrücklich ermächtigt.

Die Haftung für Kraftfahrzeuge regelt sich nach dem Road

Traffic Act 1930, sect. 25 ff. In diesem Gesetz wird bestimmt, daß jeder, der sich ein Kraftfahrzeug anschafft, verpflichtet ist, eine Versicherung zu Gunsten schadensersatzberechtigter Dritter einzugehen; unterbleibt dies und erleidet jemand durch einen Kraftwagen, der von einem zahlungsunfähigen Entleiher benutzt wird, einen Schaden, so muß ihn der Eigentümer des Kraftwagens ersetzen (vergl Zeitschrift X, 1936, S. 279). Der Eigentümer ist also verpflichtet, gegen Haftpflicht versichert zu sein. Hinsichtlich der zivilrechtlichen Haftung für Schäden bestimmt sect. 33,1, daß "nothing in this Part of this Act shall authorise any person to use on any road any vehicle so contracted or used as to cause a public or private nuisance, all affect the liability, whether under statute or common law, of the driver or owner so using such a vehicle".

Auch die Haftung nach dem Road Traffic Act 1930 gründet sich auf Verschulden, obwohl sie sich in manchen Fällen der Gefährdungshaftung nähert. Das Kraftfahrzeug gehört zwar nicht zu den absolut gefährlichen Sachen, wohl aber dann, wenn es in Bewegung ist. Dem steht natürlich nicht entgegen, daß auch der Halter eines stillstehenden Kraftfahrzeuges nach den allgemeinen Grundsätzen über negligence verantwortlich sein kann, so z. B. wenn er das Fahrzeug an einem Orte stehen läßt, wo es den Verkehr hindert oder gefährdet. Ein in Bewegung befindliches Kraftfahrzeug verpflichtet zu gesteigerter Sorgfalt; wer ein mangelhaftes Fahrzeug in Betrieb nimmt, oder das Fahrzeug fehlerhaft handhabt oder ungeschickt lenkt, ist ebenfalls negligent und haftbar. Zu bemerken bleibt noch, daß, wenn auch die bloße Tatsache der Herbeiführung eines Unfalls durch ein Fahrzeug keine prima facie evidence für negligence des Lenkers begründet, jedoch aus der typischen Lage der Umstände das Verschulden des Lenkers praesumiert werden kann (Anwendung des Grundsatzes: res ipsa loquitur). Der Geschäftsherr hat ein Verschulden seines servant, sofern dieser im Zeitpunkt des Unfalls "on his masters business" (vergl. Riezler, S. 631) handelt, in gleichem Maße wie sein eigenes zu vertreten; selbstverständlich ist auch, daß im Falle einer "contributory negligence" des Geschädigten keine Schadensersatzpflicht des Fahrzeugführers besteht.

Infolge des als common law geltenden Grundsatzes: „Cuius est solum eius est usque ad coelum" erstreckt sich das Eigentum am Boden auch auf den Raum über der Erdoberfläche. Demnach wäre an sich jeder Flugzeugführer ein trespasser in Bezug auf alle Grundstücke, die er überfliegt und auch den entsprechenden

Klagen (actions for nuisance) ausgesetzt. Diese Konsequenz hat jedoch das Gesetz nicht gezogen; vielmehr bestimmt sect. 9 des Air Navigation Act 1920, „daß aus dem Fliegen als solchem, soweit es in einer den Umständen gemäß vernünftigen Höhe und unter Beobachtung der flugrechtlichen Vorschriften vor sich geht und aus den regelmäßigen Vorfällen beim Fliegen „keine Klage" in respect of trespass or in respect of nuisance" gewährt wird. Handelt es sich dagegen um eine vermögensrechtliche oder persönliche Schädigung irgendwelcher Art, die durch ein Flugzeug verursacht wird, gleichgültig, ob beim Fliegen, Aufsteigen, Landen, durch einen Insassen des Flugzeuges oder durch einen herausfallenden Gegenstand, so ist der Eigentümer des Flugzeugs, gleichgültig, ob ihn ein Verschulden trifft oder nicht, ersatzpflichtig, es sei denn, daß der Schaden durch ein eigenes Verschulden des Geschädigten verursacht oder mit verursacht worden ist; hier gilt also die reine Gefährdungshaftung.

Differenzierter als im deutschen ist im englischen Recht die Haftung für Schäden durch Tiere ausgebildet. Bei der Haftung für Schäden durch Haustiere bestehen Gefährdungs- und Verschuldenshaftung nebeneinander. Die Gefährdungshaftung des Tierhalters besteht nur für die Schäden, den die Tiere durch "trespass to land" anrichten oder sofern es sich um Schädigungen solcher Art handelt, wie sie Tiere dieser Gattung üblicherweise anrichten. Handelt es sich dagegen um eine für Tiere dieser Gattung ungewöhnliche Schädigung, so haftet der Tierhalter nur, wenn ihm selbst bei der Verursachung des Schadens eine negligence zur Last fällt oder wenn ihm die Neigung des Tieres zu solch ungewöhnlichem, schädlichen Verhalten bekannt war. Keine Gefährdungshaftung besteht, wenn das Haustier auf einem Grundstück, auf dem es sich rechtmäßig befindet, einen Schaden anrichtet (Law Times Rep. 129,135) oder wenn es sich rechtmäßig auf einer Straße befindet (über die es getrieben wird) und nun auf ihr einen Schaden anrichtet oder auf ein angrenzendes Grundstück läuft. In diesen Fällen besteht eine Verantwortlichkeit nur im Falle des Verschuldens. Für Haustiere, die schon ihrer Natur nach dazu neigen, auf fremden Grundstücken herumzustreifen, besteht überhaupt keine Haftung wegen trespass to land (z. B. Katzen). Den Tierhalter, der dagegen schon von Natur aus gefährliche Tiere hält, trifft die reine Gefährdungshaftung; er hält solche Tiere stets auf eigene Gefahr und haftet ohne Rücksicht auf ein Verschulden oder auf Kenntnis ihrer gefährlichen Neigungen für jeden Schaden, den sie anrichten (vergl. Jenks, Digest of Engl.

civ. law I, Nr. 784); ist dagegen das Tier nur als solches, also nicht seiner Gattung nach gefährlich, so besteht die Gefährdungshaftung des Tierhalters nur dann, wenn er die bösartigen Neigungen des Tieres kennt.

Eine kurze Kritik der Darstellung ergibt, daß das englische Recht keineswegs auf einer starren Verschuldenshaftung beruht, sondern, daß es vielmehr durch eine den Umständen angepaßte Aufstellung von Verschuldensvermutungen, gesteigerten Sorgfaltspflichten und die Statuierung einer reinen Gefährdungshaftung für besonders gefährliche Handlungen und Sachen im weitesten Maße in der Lage ist, den Umständen des einzelnen Falles Rechnung zu tragen.

Das französische Recht.

Die Frage, welches Haftungsprinzip dem Code civil zugrundeliegt, ist heftig umstritten. Es stehen sich zwei Grundauffassungen gegenüber, und zwar eine, die am Verschuldensprinzip festhalten und höchstens eine Verschuldensvermutung („la présomption de faute édictée par l'article 1384. I ... vergl. Dalloz, C. c. Art 1384, Nr. 2) zugeben will, und eine andere, die aus dem C. c. eine Haftung ohne Verschulden glaubt herauslesen zu können und der sich teilweise auch schon die neuere Rechtsprechung angeschlossen hat. Diese Haftung ohne Verschulden, bald mit der Bezeichnung „théorie de la responsabilité objective", bald mit der Bezeichnung „théorie du risque", erfährt eine rechtspolitisch keineswegs einheitliche Rechtfertigung.

Die „théorie de la responsabilité objective" wird mit der Behauptung begründet, der Eigentümer müsse für die Schädigungen durch seine Sachen deshalb einstehen, weil er auch den Nutzen habe. Dieser Grundsatz hat seine wichtigste Anwendung im Gebiet der Schädigungen innerhalb der industriellen Betriebe erfahren. Der Betriebsunternehmer, der von seiner Anlage, Maschinen, Arbeitsgeräte usw., den Nutzen hat, müsse auch „le risque professionel" für die durch diese Gegenstände angerichteten Schäden tragen [12]). Grundlegend hierfür ist das Gesetz vom 9. April 1898 („Concernant les responsabilités des accidents dont les ouvriers sont victimes dans leur travail" mit Ergänzungen bis in die neueste Zeit), das dem Betriebsunternehmer eine grundsätzliche Haf-

[12]) Vergl. Hedemann, a.a.O., I, S. 92, ff.

tung ohne Rücksicht auf Verschulden auferlegt, den Schadenersatzanspruch des Geschädigten aber dem Maße nach näher begrenzt (vergl. z. B. das Gesetz vom 31. 3. 1905 zum Gesetz vom 9. 4. 1898). Durch Gesetz vom 12. 4. 06 wurde diese Haftung auf alle Handelsbetriebe — auch Staatsbetriebe — (vergl. Art. 1) und durch Gesetz vom 15. 12. 1922 (Etendant aux exploitations agricoles la législation sur les accidents du travail) auf alle landwirtschaftlichen Betriebe ausgedehnt (über die Art der Festsetzung des Entschädigungsanspruches vergl. jetzt das Gesetz vom 7. 8. 1936, Art. 2).

Im Gegensatz zu den Vertretern der eben angeführten Theorie, derzufolge die Haftung für Schäden eine notwendige Folge der Nutzung des Eigentums sein soll, sucht die „théorie du risque" die Rechtfertigung einer Haftung ohne Verschulden in der Gefährdung der Umwelt. Wer Gegenstände in den Verkehr einführt oder für ihn freigibt, ist verpflichtet, diese Gegenstände in einem solchen Zustand zu erhalten, daß ihr Gebrauch nicht mit Gefahren für Dritte verbunden ist. Weil die Gefährdung hier in der Interessensphäre des Verkehrseröffners bezw. Halters der Sache (gardien) ihren Ursprung hat, so muß er auch die Schäden tragen, welche die Sachen in der Umwelt anrichten. Damit berühren wir schon einen weiteren Streitpunkt, auf den später noch genauer einzugehen ist, ob nämlich die Haftung des „gardien" aus Art. 1384 Abs. 1, sich nur auf „choses dangereuses" oder auch auf „choses inoffensives" bezieht. Neuere Entscheidungen halten diese Unterscheidung nicht mehr aufrecht.

Da die Idee der Verschuldenshaftung nun aber ihrer Natur nach nur da zu halten ist, wo verschuldensfähige Personen beteiligt sind, nicht aber da, wo die rechtlich in Betracht kommenden Subjekte kollektive Einheiten sind, so könne es sich — einer wieder von Anderen vertretenen Meinung zufolge — hier nicht mehr um eine „question d'imputabilité" handeln, sondern nur um eine „question de risque" mit einer „responsabilité objective" (Näheres vergl. Riezler, a.a.O., S. 586, Fußn. 3). Nur eine Verschiebung der Beweislast, im übrigen aber Aufrechterhaltung der klassischen Verschuldenshaftung wird u. a. von Planiol (a.a.O., II, Nr. 927) gefordert; demzufolge soll der Eigentümer der Sache grundsätzlich nur für „faute" haften, die vermutet wird (für faute gibt es in der deutschen Rechtssprache keinen gleichartigen Ausdruck; vielmehr schließt der Begriff alles in sich, was wir mit den Einzelmerkmalen der Rechtswidrigkeit, des Verschuldens und des Kausalzusammenhanges zu bezeichnen pflegen; der Schaden muß also, soll er überhaupt ersatz-

pflichtig sein, nennenswert und schuldhaft zugefügt sein, dem Täter „intention" oder Fahrlässigkeit — „négligence, imprudence" — zur Last fallen; vergl. Titze, Rvgl. HdW., S. 687 ff.). Der Sacheigentümer kann sich nur „par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère, qui ne lui soit pas imputable" befreien (vergl. Dalloz, 1937, Art. 1384,2; über „cas fortuit" und „force majeure" vergl. nachfolgend S. 52).

Die für die Darstellung maßgebenden Stellen des C. c. sind enthalten in dem Abschnitt „Des délits et des quasi délits" (II. Kap. des Titels: Des Engagements qui se forment sans Convention). So bestimmt Art. 1382: „Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquell il est arrivé, à le réparer"; Art. 1383 statuiert, daß „chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence". Aus der allgemeinen Fassung dieser Artikel hat die Literatur schlechthin den Satz abgeleitet: „l'auteur responsable du fait dommageable doit indemniser tous ceux qui en ont souffert" (Colin et Capitant IIn. 199ter S. 190). Damit ist ein Haftungstatbestand von außerordentlicher Weite gegeben. Zu beachten bleibt aber, daß der Grundsatz, „d'après laquelle toute faute quelconque oblige son auteur à réparer le dommage qui en resulte" nur auf die Materie der Delikte bezw. der Quasidelikte anwendbar ist; „elle ne concerne pas les fautes, qui peuvent être commises dans l'exécution d'une convention".

Die Stelle, der sich unsere besondere Aufmerksamkeit zuwenden wird, enthält Art. 1384, Abs. 1. Art. 1384 Abs. 1 bestimmt: „On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui, qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde." Durch Gesetz vom 7. 11. 1921, das als Absatz 2 in Art. 1384 eingefügt ist, wird ferner bestimmt, daß: „Toutefois, celui qui détient, à un titre quelconque tout ou partie de l'immeuble ou des biens mobiliers dans lesquels un incendie a pris naissance ne sera responsable, vis-a-vis des tiers, des dommages causés par cet incendie que s'il est prouvé qu'il doit être attribué a sa faute ou à la faute des personnes dont il est responsable."

Der eben erwähnte Artikel 1384 Abs. 1 des C. c. enthält mehrere Controversen: So streitet man einmal darüber, ob es sich hier um eine reine Verursachungshaftung oder um eine qualifizierte Verschuldenshaftung handelt. Letzterer zufolge muß der Beklagte, will er der

Haftpflicht entgehen, den Exkulpationsbeweis erbringen; sein Verschulden wird also vermutet. Im Falle des Mißlingens des Exkulpationsbeweises haftet er, selbst wenn er den Schaden nur verursacht und nicht verschuldet haben sollte. Strittig ist ferner, ob Art. 1384 Abs. 1, nur für bewegliche oder auch für unbewegliche Sachen gilt. Wie schon weiter oben erwähnt wurde, ist weiter kontrovers, ob die Sachen, auf die sich die Haftung des gardien aus Art. 1384 Abs. 1 bezieht, von gefährlicher Natur (choses dangereuses i. G. zu den choses inoffensives) sein müssen. Schließlich ist noch zweifelhaft, ob der citierte Absatz 1 des Art. 1384 nur da gilt, wo der Sache der Charakter einer selbständigen Gefahrenquelle zukommt („fait autonome") oder auch da, wo die Sache von Menschenhand bedient wird. Unter diesen 4 Gesichtspunkten ist das Anwendungsgebiet des Art. 1384 Abs. 1 C. c. selbständig zu prüfen.

Was die Frage des Haftungsgrundsatzes betrifft, so steht die ältere französische Lehre auf dem Boden des Verschuldensprinzips. Dagegen geht die neuere Praxis, obwohl zunächst grundsätzlich noch am Verschuldensprinzip festhaltend, für Art. 1384 des C. c. von einer Verschuldensvermutung aus, ebenso, wie sie von der herrschenden Meinung für die Haftung des Tierhalters in Art. 1385 C. c. angenommen wird (vergl. hierzu Dalloz, S. 502, zu Art. 1385 C. c.: Der Eigentümer „est présumé en faute et doit, pour dégager sa résponsabilité, prouver, que l'accident est imputable à une faute de celui qui en a été victime, ou provient d'un cas de force majeure"; der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß der Eigentümer nicht aufhört verantwortlich zu bleiben, wenn er das Tier einem Dritten anvertraut hat, „non pour s'en servir à son usage, mais pour le garder", Dalloz, a.a.O., S. 502, zu Art. 1385 C. c.). Diese Verschuldensvermutung, wie sie in Art. 1385 C. c. von der herrschenden Meinung für die Haftung des Tierhalters angenommen wird, entnimmt man bei Art. 1384, Abs. 1, C. c. aus der Formel: „que l'on a sous sa garde" (vergl. Dalloz, a.a.O.). Die Lebensregel begründe eine Vermutung, daß der eine faute begangen habe, der eine in seiner Obhut stehende chose dangereuse gebrauche, ohne die nötigen Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung der Gefahr zu ergreifen. Diese Argumentation steht nun aber keineswegs im Einklang mit der allgemeinen Regel: „lege non distinguente ac nobis distinguere non licet" und mit dem von der Praxis aus der allgemeinen Fassung der Art. 1382/83 abgeleiteten Satz: l'auteur responsable du fait dommageable doit indemniser tous ceux qui en ont souffert. Dagegen wird diese Verschuldenspräsumption begreiflich, wenn man

die Beweisnot berücksichtigt, in der sich der Kläger, der ein Verschulden des „gardien" nachweisen sollte, häufig befinden würde.

Die Praxis läßt demzufolge eine Berufung des gardien auf unerkennbare Konstruktionsfehler und eingehaltene Sicherungsmaßnahmen grundsätzlich nicht zu, gestattet aber den Nachweis, daß die Sache zur Zeit des Schadenfalles weder „sous sa garde" noch unter der seiner préposés (Art. 1384, Abs. 5) war, oder daß das schädigende Ereignis auf einem fremden, ihm nicht zurechenbaren Umstande beruht, sei es auf cas fortuit (der nicht vorliegt, sobald irgendwelches Verschulden des gardien mitspielt, so wenn er die Lage oder das Maß der erforderlichen Vorsichtsmaßregeln oder die für den Fall erlassenen behördlichen Anordnungen unbeachtet gelassen hat), force majeure, Eingriff eines Dritten oder durch eigenes Verschulden des Geschädigten herbeigeführt ist (der Ausdruck cas fortuit wird vorwiegend gebraucht, um die von außen kommende, nicht in der Einflußsphäre des Schuldners, Betriebsunternehmers etc., liegende Entstehungsursache, der Ausdruck force majeure, um die Unabwendbarkeit des schädigenden Ereignisses zu kennzeichnen; vergl. Riezler, S. 583, Nr. 2). Diese mildere Auffassung entspricht sowohl einem Verkehrsbedürfnis wie dem durch die Novelle vom 7. 11. 1922 eingefügten Absatz 2 des Art. 1384, wo bestimmt wird, daß die Verantwortlichkeit für den Schaden nur besteht wenn nachgewiesen ist, „qu'il doit être attribué à sa faute ou a la faute des personnes dont il est responsable". Was für uns jedoch besonders zu beachten bleibt, ist die Eingangsformulierung jenes Zusatzgesetzes vom 7. 11. 1922: „Toutefois, celui qui détient ..."; in dieser Fassung erscheint die Regelung nämlich als eine deutliche Ausnahme von der Grundregel des Art. 1384, Abs. 1. Denn wenn das Gesetz besonders sagt, daß in diesem Ausnahmefall das Verschulden erst bewiesen werden muß, so muß man darauf schließen, daß es für den Regelfall nicht besonders bewiesen zu werden braucht, sondern vermutet wird.

Wenn es zur Anwendung der Verschuldensvermutung nun schon genügt, daß es sich handelt „d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui" (Urteil d. Cour de cassation vom 26. 10. 1927, vergl. Riezler, a.a.O., S. 591) und daß diese Vermutung „ne peut être detruite que par la preuve d'un cas fortuit ou de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui — dem gardien — soit pas imputable", und daß es für den gardien nicht genügt zu beweisen, „qu il n'a commis aucune faute, ni que la cause du dommage est demeurée inconnue" (Dalloz, S. 497),

so ist mit dieser Auffassung die Auslegung des Art. 1384, soweit es sich um Schädigungen durch leblose Sachen handelt, im Sinne der Gefährdungshaftung (theorie du risque) bereits vollzogen und das damit unvereinbare Verschuldensprinzip aufgegeben. Das Urteil der C. de Cassation (chambres réunies) vom 13. 2. 1930 (vergl. die Entscheidungen bei Dalloz, Rec. hebd. 1930, 209, 283, 435) spricht demzufolge nicht mehr von einer bloßen „présomption de faute", sondern von einer „présomption de responsabilité", die durch Art. 1384 aufgestellt sei (zustimmend Josserand bei Dalloz, Rec. hebd. 1930 Chronique S. 25 ff.; dagegen Capitant S. 29 ff., der u. a. ausführt, daß mit dieser neuen Auffassung Art. 1382 C. c. zugunsten des Art. 1384 Abs. 1, ausgehöhlt werde und daß damit dem gardien einer leblosen Sache unterschiedslos ein rechtspolitisch das gerechte Maß übersteigendes Risiko aufgebürdet werde, gegen das er sich auch nicht durch verständige Vorsichtsmaßregeln und auch nicht immer durch eine Versicherung schützen könne). Ganz offen vollzieht den Übergang zur Gefährdungshaftung ein Urteil der 3e Chambre civile von Douai vom 9. 12. 1929 (wiedergegeben bei Riezler, a.a.O., S. 593). Doch ist diese Frage des Übergangs zur reinen Gefährdungshaftung in der Praxis noch keineswegs einheitlich entschieden. Zu erwähnen bleibt in diesem Zusammenhang noch Art. 82, Abs. 1, des Entwurfes eines gemeinsamen französisch-italienischen Code des obligations et des contrats von 1927, der bestimmen will: „on est responsable du dommage causé par les choses, que l'on a sous sa garde, à moins qu'il ne soit prouvé que le dommage a été causé par la faute de la victime ou par le fait d'un tiers, ou par cas fortuit ou de force majeure"; dabei ist gleichgültig, ob es sich um Sachen handelt, die nur ihrer Lage oder Beschaffenheit nach gefährdend sind oder ob die Sache im Augenblick der Schädigung als Werkzeug in der Hand eines Menschen erscheint oder nicht.

Die Beantwortung der Frage, wer als gardien der Sache gemäß Art. 1384 Abs. 1 C. c. zu betrachten ist, soll hier nur der Vollständigkeit halber kurz erwähnt werden. Als gardien gilt im allgemeinen derjenige, der im Augenblick des schädigenden Ereignisses die tatsächliche Einwirkungsmöglichkeit auf die Sache hat; das kann der Eigentümer sein. Hat dieser aber nicht die Aufsicht über die Sache und daher auch nicht die Einwirkungsmöglichkeit, so trifft ihn auch nicht die Verantwortlichkeit, es sei denn, daß der gardien der Sache sein préposé ist (vergl. Art. 1384, Abs. 5). Eine Befreiung des Eigentümers von der auf Art. 1384 gestützten Haftungsvermutung

tritt auch dann nicht ein, wenn der préposé des Eigentümers im Augenblick des schädigenden Ereignisses die Gewalt über die Sache hat. Das gilt insbesondere für Fahrzeuge (vergl. Dalloz, Rec. hebd. 1930, 523; für die Fälle, daß anstelle des Eigentümers des Fahrzeuges dessen Freund oder eine Ehefrau als Eigentümerin des Kraftwagens ihrem Manne dessen Führung ständig überläßt, vergl. Riezler, a.a.O., S. 529; in beiden Fällen behält der Eigentümer bezw. die Ehefrau die „garde"). Dagegen haftet nicht als gardien, wer durch eine gefährdende Sache auf einen anderen mit dessen Einverständnis oder auf dessen Wunsch in einer der Bestimmung der Sache entsprechenden Weise einwirkt und ihn dadurch schädigt (z. B. bei Gefälligkeitsfahrten, also denjenigen, „qui était transporté gratuitement").

Bei Interpretation des Art. 1384, Abs. 1, C. c. war weiter kontrovers, ob sich seine Anwendung nur auf bewegliche oder auch auf unbewegliche Sachen bezieht. Unbestritten ist jedenfalls seine Anwendung auf „choses inanimées". Die neuere Tendenz in der Judikatur geht aber immer mehr dahin, ihn auch auf Immobilien auszudehnen („la disposition de l'article 1384, 1 .... est applicable aux immeubles comme aux choses mobilières, Dalloz, 1384,1), allerdings unbeschadet der in Art. 1386 erfolgten Regelung (die Tierhaftung ist in Art. 1385 besonders geregelt). Diesem Art. 1386 zufolge soll der Eigentümer eines „bâtiment" (also nicht aller Immobilien) für einen Schaden durch Einsturz haften, wenn dieser eine Folge mangelhafter Unterhaltung des Gebäudes oder eines Konstruktionsfehlers ist. Diese Art der Beweisregelung, die dem Beschädigten die Beweislast für etwaige Mängel der Unterhaltung oder Konstruktionsfehler aufbürdet, ist gegenüber der allgemeinen Regel des Art. 1384, 1 C. c. eine Ausnahme, die daher nur auf „bâtiments" anwendbar ist (also nicht, wenn ein Schaden durch Erdrutsch, Steinbruch etc., entstanden ist; zum Begriff des bâtiment vergl. die Literatur bei Riezler, a.a.O., S. 600).

Die beiden bisher noch nicht behandelten Streitpunkte betreffen die Fragen, ob sich Art. 1384,1 nur auf „choses dangereuses" bezieht und ferner, ob die Vorschrift nur da zur Anwendung kommt, wo der Sache der Charakter einer selbständigen Gefahrenquelle zukommt (fait autonome) oder auch da, wo die Sache von Menschenhand bedient wird.

Eine konsequente Anwendung der Gefährdungstheorie müßte nun auch zur Folge haben, die Bestimmung des Art. 1384,1 nur auf choses

dangereuses anzuwenden, denen dann die ungefährlichen Sachen (choses inoffensives) gegenüber ständen und für deren Schädigungen nur bei Nachweis eines Verschuldens gehaftet würde. Diese Konsequenz wurde vom Kassationshof auch mehrfach gezogen (vergl. Dalloz, Rec. hebd. 1927, 557; 1930, 283, 347, 425). Aber die Grenzziehung zwischen den „choses dangereuses et inoffensives" hat doch wieder zu erheblichen Zweifeln Anlaß gegeben (vergl. Capitant bei Dalloz, Rec. hebd., Chronique, S. 52 und die Literatur bei Riezler, a.a.O., S. 602 N. 1), denn bei Beantwortung dieser Frage müssen vor allem auch im weitesten Maße die besonderen Umstände berücksichtigt werden, die den Gegenstand zur Zeit des Eintritts des schädigenden Ereignisses beherrschen; ferner auch die auf Grund von Erfahrungen sich bildende allgemeine Verkehrsauffassung. Daraus ergibt sich, daß eine an und für sich ungefährliche Sache unter Umständen bei Berücksichtigung der besonderen Sachlage zu einer gefährlichen werden kann. Doch neigt die neuere Rechtsprechung immer mehr zu der Ansicht, daß diese Unterscheidung beider Gruppen willkürlich in das Gesetz hineingetragen worden ist (so besonders Josserand bei Dalloz, hebd. 1930, Chronique 27; ferner d. Urteil der Cour de Cassation, chambre civile vom 14. 4. 1930 bei Dalloz, a.a.O., 1930, 347). So soll es z. B. nicht notwendig sein, „que la chose ait un vice inhérent à sa nature", der geeignet ist, den Schaden zu verursachen, sondern Art. 1384,1 knüpft die Verantwortung „à la garde de la chose, non à la chose elle -même" Dalloz C. c. Art. 1384 N. 3). So wendet auch die Cour de Cassation die Haftungsvermutung (présomption de responsabilité, nicht bloß Verschuldensvermutung), die sie aus Art. 1384,1 C. c. entnehmen zu können glaubt, auch auf solche Schädigungen an, die durch eine unter der garde einer Person stehende „chose inerte et nullement dangereuse' verursacht sind (Dalloz, Rec. hebd. 1930, 209). Daß allerdings mit der Aufgabe dieser Unterscheidung ein rechtspolitisch sehr beachtenswerter Gedanke aufgegeben wird, ist zu bedauern, läßt sich aber nicht ableugnen.

Was schließlich die Meinungsverschiedenheit betrifft, ob Art. 1384,1 nur da eingreife, wo der Sache der Charakter einer selbständigen Gefahrenquelle zukomme (fait autonome) oder auch da, wo die Sache von Menschenhand bedient werde, so steht die ständige Rechtsprechung des Kassationshofes auf dem letzteren Standpunkt. Die entgegengesetzte, von der Rechtsprechung stets abgelehnte Meinung steht nämlich auf dem Standpunkt, daß ein gelenk-

tes Fahrzeug nur als ein Instrument des Willens seines Lenkers erscheint; im Falle einer Schädigung es sich also im Grunde genommen überhaupt nicht um die Schädigung durch eine Sache, sondern durch eine Person handle, die nach den Grundsätzen der Art. 1382,83 — also nur bei nachgewiesenem Verschulden — hafte und nicht nach der Regel des Art. 1384,1. Diese Meinung unterscheidet also zwischen der einfachen „garde" und der „conduite" des Fahrzeugs (gegen diese keineswegs durchgedrungene Meinung: Josserand bei Dalloz, Rec. hebd. 1930 Chronique, S. 25; für die Haftung für Schäden durch Kraftfahrzeuge vergl. ferner die Literatur bei Titze, Rvgl. HdW., S. 692 und Riezler, S. 590/91; 594 ff.).

Die Haftung für Luftfahrzeuge regelt sich nach dem Gesetz vom 31. 5. 1924 Art. 53, relative à la navigation aérienne. Die Haftung ist außerordentlich weitgehend. Dem Gesetz zufolge ist der „exploitant" schlechthin (de plein droit) verantwortlich für Schäden, die durch die Bewegungen des Luftfahrzeuges oder durch Gegenstände verursacht werden, die sich von ihm loslösen, gleichgültig, ob nun Personen oder „des biens situés à la surface" getroffen werden. Diese Verantwortung kann nur geändert oder beseitigt werden durch den Nachweis einer faute des Beschädigten; der Beweis von cas fortuit oder force majeure ist also nicht zugelassen.

Ob sich die Statuierung der reinen Haftungsvermutung aus Art. 1384,1 C. c. allgemein in der französischen Judikatur durchsetzen wird, bleibt der Zukunft überlassen. Die bisher noch überwiegende Meinung nimmt eine Verschuldensvermutung zu ungunsten des Beklagten, der die schädigende Sache „sous sa garde" hat, an, aber nur, wenn es sich um eine chose dangereuse handelt; für die choses inoffensives bleibt es bei dem reinen Verschuldensprinzip der Art. 1382, 1383 C. c.

Die Haftung des Verkehrseröffners nach deutschem Recht.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, daß aus dem Gebiet der Haftpflicht für Verkehrsschäden die Gefährdungshaftung nicht mehr wegzudenken ist. Eine scharfe, einheitliche Abgrenzung der Gebiete der Verschuldens- und Gefährdungshaftung widerspricht vielmehr den Erfahrungen des Lebens. Beide Gebiete fließen — bald mehr, bald weniger scharf von einander abgegrenzt — in einander

über [1]). Mit der Anerkennung dieser These ist jedoch die Unhaltbarkeit des Dogmas von der alleinigen Herrschaft der Verschuldenshaftung, wie sie in § 823,1 BGB ihre gesetzliche Regelung erfahren hat, erbracht. Die hier noch zu beantwortende Frage ist demnach, wie weit jemand, der einen Verkehr eröffnet, zivilrechtlich für die Sicherheit dieses Verkehrs verantwortlich gemacht werden kann, und ob es ihm möglich ist, seine Haftung für etwaige Schäden — vertraglich oder kraft einseitiger Erklärung — auszuschließen.

In diesem Zusammenhang bleibt zu bemerken, daß die Lösung des Problems nach der Seite der Gefährdungs- oder Verschuldenshaftung hin oder eines Kompromisses zwischen ihnen beiden de lege ferenda in Deutschland nicht beabsichtigt zu sein scheint. Der vom Ausschuß für Verkehrsrecht der Akademie für Deutsches Recht in dieser Richtung hin vorgeschlagene Versuch geht vielmehr dahin, das Gesamtproblem der Haftung im Verkehrsrecht nach der sozialen Seite hin vom Standpunkt des Geschädigten aus einer einheitlichen Prüfung zu unterziehen mit einer Lösung, die ohne eine Berücksichtigung des Verschuldens die Haftung des Schädigers festlegt (vielleicht ähnlich wie die neueste Richtung in der französischen Judikatur, die aus Art. 1384,1 C. c. eine Haftungsvermutung herausliest, eine „responsabilité du fait" des choses, gegründet auf die Idee der geschaffenen Gefährdung, allerdings ohne Berücksichtigung des sozialen Momentes [14]). Erwähnenswert bleiben noch die Beratungen des versicherungsrechtlichen Ausschusses der Akademie für Deutsches Recht über die Einführung einer Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter; der vom Ausschuß der Akademie einmütig gebilligte Gesetzentwurf verfolgt dabei das Ziel, ein Fahren von Kraftfahrzeugen ohne Versicherungsschutz praktisch unmöglich zu machen und zwar dadurch, daß dem Halter und dem Fahrer hohe Strafen angedroht werden für den Fall, daß sie ein

---

[13]) Dennoch bleibt zu beachten, daß die Folgen der Gefährdungshaftung ein hemmendes Moment für das Handeln des mit der Gefährdungshaftung Belasteten bedeuten. Denn diese Haftung bewirkt ja in der Regel eine Beweislastverschiebung insofern, als das Vorliegen der haftungsbefreienden Einreden von dem mit der Gefährdungshaftung Belasteten bewiesen werden muß (Nipperdey, a.a.O., S. 73). Aber diese Tatsache rechtfertigt noch lange nicht ihr Aufgeben. Würde die Gefährdungshaftung aufgegeben, so würde z. B. eine Unzahl von Verkehrsopfern der Schadensersatzansprüche in den Fällen beraubt werden, in denen sich eine Schuld des Kraftfahrers nicht nachweisen ließe (Nipperdey, a.a.O., S. 77).

[14]) Über den Meinungsstreit, ob im Kraftfahrzeuggesetz Gefährdungshaftung beizubehalten ist, oder ob sie einer Verschuldenshaftung zu weichen hat, vergl. Nipperdey, a.a.O., S. 72.

Kraftfahrzeug in den Verkehr bringen, für das kein Haftpflichtversicherungsschutz besteht. Der Nachweis dieses Schutzes, der jederzeit verlangt werden kann, ist durch die Vorlage eines Versicherungsausweises zu erbringen [15]).

Was jedoch für die Darstellung hier besonders bemerkt zu werden verdient, ist die überaus starke Zurückdrängung der Frage des Verschuldens und die Berücksichtigung der Folgen, die der Schaden für den Geschädigten hat bezw. haben kann [16]). In seinem erst kürzlich veröffentlichten Arbeitsbericht (vergl. Arbeitsbericht, S. 15), vertritt der Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht die Ansicht, daß, auch wenn der Tatbestand der Verschuldenshaftung nicht voll erfüllt ist — sei es, daß es am Verschulden, sei es, daß es am Kausalzusammenhang in seinem adäquaten Sinne fehlt — eine angemessene Entschädigung dann zu leisten ist, wenn die Ablehnung jeglicher Haftung nach den besonderen Umständen des Falles gröblich gegen das gesunde Volksempfinden verstieße (Haftung aus Billigkeit). Besonders soll berücksichtigt werden, wenn infolge der Vermögensverhältnisse der Beteiligten die Belastung des Täters mit einer Ersatzpflicht besonders geringfügig ist, die Belastung des Geschädigten durch die Einbuße aber außergewöhnlich schwer erscheinen müßte. Ist zwar ursächlicher Zusammenhang gegeben, ist er aber nicht adäquat, so wird die Frage des Ersatzes und seiner Höhe auch durch die Art und Weise des Verhaltens des Täters bei der Tat mitbestimmt. Mutwillige und leichtfertige Eingriffe sollen eine strengere Haftung zur Folge haben. Ist das Verhalten dem Täter nach seinen persönlichen Kenntnissen und Fähigkeiten dagegen nicht oder nur in ganz geringem Maße vorwerfbar, so soll eine angemessene Minderung der Haftung eintreten, wenn nach den Vermögensverhältnissen der Beteiligten und den sonstigen Umständen des Falles die Belastung mit dem vollen Ersatz dem gesunden Volksempfinden gröblich widersprechen würde (vergl. Arbeitsbericht, S. 88, vergl. auch Titze, Rvgl. HdW., a.a.O., S. 681). — Diese Verursachungs-

[15]) Zu den Forderungen nach Zwangsversicherung, der Wiedergutmachung der Verkehrsschäden durch die Volksgemeinschaft in Gestalt einer Reichskasse für Verkehrsunfälle, nach Ausgleich der Verkehrsschäden durch die Gemeinschaft der Verkehrsunternehmer analog der Unfallversicherung vergl. Nipperdey, a.a.O., S. 77; mit weiterer Literatur; zu dem ganzen Fragenkomplex vergl. auch noch Haemmler, S. 40 ff., Thees, S. 145.

[16]) Über die Lehren von der „Proportionalität von Schuld und Leistung", des „Gleichgewichts zwischen Schuld und Schadenersatz" und des konkurrierenden Verschuldens im deutschen und ausländischen Recht vergl. Hedemann, a.a.O., S. 100 ff.

haftung aus „Billigkeitsgründen“ oder „nach ökonomischer Tragfähigkeit“ ist nicht ohne ausländische Vorbilder. So bestimmt § 406 des Bürgerlichen Gesetzbuches Sowjetrußlands von 1922, daß der Beklagte trotz erbrachten Beweises der den Haftungsausschluß rechtfertigenden Umstände zum Schadenersatz angehalten werden kann, wenn seine Belastung mit dem Schaden seiner Vermögenslage und der Vermögenslage des Geschädigten entspricht [17]). Mit dieser Regelung geht das russische Recht noch über den in ähnlichen Gedankengängen sich bewegenden § 1737 des ungarischen Entwurfes von 1928 insofern hinaus, als es die dort aufgestellte Schranke der Subsidiarität hat fallen lassen. Dagegen wird — gleichsam als Gegenstück — in § 411 des sowjetrussischen Bürgerlichen Gesetzbuches es dem Gericht zur Pflicht gemacht, bei Beurteilung der Höhe des Schadenersatzes in allen Fällen die Vermögenslage des Geschädigten und des Schädigers zu berücksichtigen [18]). Hier soll also derjenige, der infolge seines Verschuldens Schadensersatz leisten müßte, von der Haftpflicht deshalb frei sein, weil er arm ist. Art. 44,2 des Schweizerischen Civilgesetzbuches bestimmt, daß der Richter bei Festsetzung der „Größe des Ersatzes“ alle Fallumstände berücksichtigen soll, insbesondere den Grad des Verschuldens und gegenüber einem weder absichtlich noch grob fahrlässig herbeigeführten Schaden in der Lage ist, auch auf die Armut des an sich Haftpflichtigen Rücksicht zu nehmen. Dieser im Schweizerischen Recht so vorsichtig verwertete soziale Gedanke hat im peruanischen Código (Art. 1138) die gesetzgeberisch unmögliche Fassung erhalten, daß jede Schadensersatzpflicht entfalle, wenn durch ihre Erfüllung der Täter des notwendigen Unterhalts beraubt würde. Für Mexiko bestimmt Art. 31,1 des Código penal, daß der Umfang der Schadensersatzpflicht sich zwar nach der im Beweisverfahren ermittelten Schadenshöhe zu richten hat, daß aber der Richter bei der Verurteilung Rücksicht zu nehmen hat auf die „capacidad ecónomica del obligado“; diese Bestimmung wird man billigerweise auch auf jene Fälle auszudehnen haben, wo keine Konkurrenz von strafrechtlichem und zivilrechtlichem Delikt vorliegt (vergl. ferner Art. 438,1 des sia-

---

[17]) Vergl. hierzu § 829 BGB, in dem das „Prinzip der konkreten Billigkeit“ seine Verkörperung gefunden hat; vergl. Hedemann, a.a.O., S. 107, der eine ausgezeichnete Übersicht über die geschichtlichen Grundlagen und die Entwicklung dieses Prinzips im deutschen und ausländischen Recht gibt. Zum Prinzip der konkreten Billigkeit vergl. noch Nipperdey, a.a.O., S. 76.

[18]) Über den Haftungsgrundsatz „Richesse oblige“ vergl. Hedemann, a.a.O., S. 115/116.

mesischen Bürgerlichen Gesetzbuches; für China § 218 des chinesischen Gesetzbuches, der dem Gericht die Befugnis verleiht, den Betrag des Schadensersatzes herabzusetzen, wenn der Schaden weder vorsätzlich noch durch grobe Fahrlässigkeit verursacht ist und die Ersatzleistung den Lebensunterhalt des Schadensersatzpflichtigen schwer beträchtigen würde; für das französische Recht vergl. Demogue, Traité des obligations en général III, 1923, S. 462 ff., der das Prinzip einer Schadensteilung zwischen dem — schuldlosen — Urheber des Schadens und dem Geschädigten befürwortet; für das Deutsche Recht vergl. § 752,1 des zweiten Entwurfes zum deutschen BGB)[19]). Der vom Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht in dieser Hinsicht de lege ferenda gemachte Vorschlag geht dahin, die Schuldausschließungsgründe ebenso wie die Ausschlußgründe der Rechtswidrigkeit möglichst in Übereinstimmung mit dem künftigen Strafrecht und dem Jugendgerichtsgesetz zu bringen. Zu bemerken bleibt noch, daß der Ausschuß dafür eintritt, die civile Deliktsfähigkeit erst mit dem 10. Lebensjahr beginnen zu lassen. Beim jugendlichen Alter und bei Geisteskrankheit ist im übrigen auf die Fähigkeit zu normaler Motivation abzustellen (vergl. Arbeitsbericht, S. 13/14).

Sollte diese Schadloshaltung nach „ökonomischer Tragfähigkeit" unter starker Betonung der sozialen Seite gemeines deutsches Recht werden, so hätte damit das Problem der Verkehrssicherung seine Lösung erfahren; denn jedes zum Schaden führende Ereignis trüge schon von Hause aus latent die vom Richter zu berücksichtigende Entscheidungsgrundlage in sich, nämlich die Proportionalität des Vermögens des Schädigers zu dem des Geschädigten. Auffällig ist jedoch, daß der Zug der Zeit eindeutig vom Verschuldensprinzip weggeht.

Von einem Verschulden des Sicherungspflichtigen kann nur dann gesprochen werden, wenn er seinen Sicherungspflichten nicht nachgekommen ist (abgesehen selbstverständlich von dem Fall, wo die Eröffnung des Verkehrs als solche schon verboten oder gegen

[19]) Vergl. jetzt § 829 BGB; zur Geschichte vergl. besonders Hedemann, a.a. O., S. 110, und 114; die lege ferenda ist die Billigkeitshaftung des § 829 BGB zu erweitern; also nicht bloß — wie bisher — auf Kinder und Unzurechnungsfähige zu beschränken. Es geht nicht an, den Mann, der im Vollbesitz seiner geistigen Kräfte ist, den aber aus einem besonderen Grunde kein Verschulden trifft, nicht der Billigkeitshaftung zu unterwerfen, obwohl sich die Tatsache nicht leugnen läßt, daß er durch sein Verhalten die Tat verursacht hat. So schon § 752 I des ersten Entwurfes zum BGB vergl. Hedemann, S. 114; Nipperdey, S. 80.

ein gesetzliches Verbot verstößt). Diesen Sorgfaltspflichten ist aber stets dann genügt, wenn die nach dem jeweiligen Stande der Erfahrung und der Technik geeignet und genügend erscheinenden Sicherungseinrichtungen getroffen worden sind; es kann nicht verlangt werden, daß in dieser Hinsicht der Verpflichtete der Technik vorauseilt. Auch auf seine finanzielle Leistungsfähigkeit ist unter Umständen Rücksicht zu nehmen; denn auch in dieser Hinsicht kann nichts Unmögliches verlangt werden (vergl. hierzu: RG in JW 1935, 1931[3] = Carl, S. 9, Z. 1; Delius, a.a.O., Sp. 210; Soergel, R. 36, § 823, Z. 60, 61; Weigelt in VR 1937, S. 436 ff.). Das gilt z. B. insbesondere für die Instandhaltung des Straßenkörpers; ist der Wegeunterhaltspflichtige nicht imstande, wenigstens für eine Abstellung der schlimmsten Mängel zu sorgen oder übersteigt eine ordnungsmäßige Instandhaltung des Straßenkörpers seine wirtschaftlichen Kräfte, so muß er zumindestens für die Aufstellung von deutlich sichtbaren Warnungstafeln schon am Beginn der mangelhaften Straße dafür sorgen, daß der Durchgangsverkehr auf ihr gemieden wird (RG VI 297/36 v. 18. 1. 1937) oder der Benutzer vor der gefahrdrohenden Beschaffenheit des Wegekörpers gewarnt wird (vergl. Weigelt, a.a.O., S. 436 ff.). Ein Gast- oder Warenhausbesitzer hat schadhafte Stühle, Bänke oder sonstige Anlagen aus dem Verkehr zu ziehen; usw.; den Schaden eines Unfalls hat also in allen diesen Fällen derjenige zu tragen, der ihn durch sein Verschulden verursacht hat: der Sicherungspflichtige, wenn er seinen Sicherungs- bezw. Warnungspflichten nicht gehörig nachgekommen ist; der Verkehrsteilnehmer, wenn er die Sicherungsmaßnahmen bezw. Warnungen des Verkehrseröffners nicht beachtet oder ihnen zuwiderhandelt und infolgedessen einen Schaden erlitten hat.

Mit den bisherigen Erörterungen bewegten wir uns noch völlig im Gebiet der reinen Verschuldenshaftung; die Sachlage verschiebt sich aber sofort, wenn die normalerweise von einem gehörig seine Pflichten wahrnehmenden Verkehrseröffner bezw. -Teilnehmer nicht mehr ausreichen bezw. auch garnicht genügen können, um einen Unfall derart wie er eingetreten ist, zu verhindern. Damit betreten wir das Gebiet der Gefährdungshaftung.

Gewiß ist es möglich, daß die einer Sache oder besser gesagt die einer bestimmten Verkehrslage (also dem Gesamtbild aus der Art des Verkehrs, der Verkehrsgrundlage — Landstraße, Schienen etc. —, dem beförderten Gegenstand und seinen typisch gefährlichen Eigenschaften) als solcher innewohnenden Gefährdung so minimal ist, daß

sie gegenüber einem Verschulden des Sicherungspflichtigen überhaupt nicht ins Gewicht fällt; wenn also die Gefährdung als solche dem Verschulden des Sicherungspflichtigen gegenüber für den Eintritt des Schadens als völlig irrelevant betrachtet werden kann; diese Fälle liegen eindeutig klar und brauchen deshalb nicht weiter erörtert zu werden. Denn hier haftet selbstverständlich nur der seine ihm obliegenden Sicherungspflichten nicht gehörig wahrnehmende Verkehrseröffner bezw. -Teilnehmer. Das Bild verschiebt sich aber völlig bei einer Umkehrung des Verhältnisses, m. a. W. wenn die einer in den Verkehr eingeführten Sache oder einer bestimmten Verkehrslage innewohnende Gefährdung schon von Hause aus so groß ist oder so groß werden kann, daß trotz gehörigster Sicherungsmaßnahmen eine völlige Sicherung nicht erreicht werden kann [20]) [21]).

Das RG steht bekanntlich bei der Auslegung des § 823,1 BGB auf dem — bestimmt sehr weitherzigen — Standpunkt, daß unter einer unerlaubten Handlung jede objektiv widerrechtliche, zu Schadensersatz verpflichtende Handlung, die in den Rechtskreis eines anderen eingreift, zu verstehen sei. Die Folge war eine vollkommene Auflösung des Begriffes der unerlaubten Handlung. Dabei kann doch das ganze Problem der Verkehrssicherung nur dann gelöst werden, wenn man zu einer vernünftigen Risikoverteilung gelangt, die mit der Frage des Verschuldens als solcher überhaupt nichts zu tun haben braucht. Gewisse gefährdende Handlungen des Verkehrs können überhaupt nicht verboten werden; es sei denn, daß man sich bereit erklärt, Handel und Verkehr unter Schädigung wichtigster Lebensinteressen des Volkes in einer Weise zu drosseln, die eine Rück-

---

[20]) Es ist richtig, wenn Nipperdey, a.a.O., S. 78, hierzu bemerkt, daß es nicht gerechtem Denken entspricht, wenn man für eingetretene Schäden jedem Verkehrsteilnehmer — gleichgültig, ob motorisiert oder nicht — die gleiche Haftungsart auferlegt. Vielmehr muß jedem Verkehrsteilnehmer die Haftungsart auferlegt werden, die dem Umfang und der Gefahr seines Verkehrsverhaltens entspricht; das ist z. B. für den Kraftfahrzeughalter die Gefährdungshaftung.

[21]) Das ist z. B. auch beim Kraftfahrzeug der Fall; das Gefahrenpotential ergibt sich daraus, daß die Möglichkeit leicht besteht, daß das Kraftfahrzeug falsch verwendet werden kann und daß, wenn es falsch verwendet wird, es einen unverhältnismäßig großen Schaden herbeiführen kann. Dazu kommt noch als ein weiteres Gefahrenpotential die — unter Umständen überaus — leichte Möglichkeit der Beeinflussung der Sicherheit des Kraftfahrzeuges durch außenstehende Umstände und die Tatsache, daß ein etwaiger Unfall Folgen hervorrufen kann, die wertmäßig in keinem Verhältnis zu der Vorwerfbarkeit stehen, die man dem Kraftfahrer oder dem Betroffenen auf Grund seines Verhaltens machen kann (vergl. Nipperdey, a.a.O., S. 75).

kehr in längst überwundene Zustände bedeuten würde. Andererseits ist es ebenso klar, daß der Geschädigte dann keinen Schutz mehr verdient, wenn er sich bewußt einer allgemein oder ihm speziell bekannten Gefahr aussetzt oder die Warnungen des Sicherungspflichtigen nicht beachtet und dann zu Schaden kommt. Diese Grundsätze sind allgemein anerkannt; es kann sich also nur darum handeln, ihr gegenseitiges Verhältnis festzulegen[22]).

Sehr wertvoll erscheint mir als Fingerzeig in dieser Hinsicht der im englischen Recht als common law geltende Grundsatz, daß gesteigerte Sorgfaltspflichten denjenigen treffen, der Sachen in Verkehr bringt, die entweder schon ihrer natürlichen Beschaffenheit nach oder erst bei einem ihrem Zweck entsprechenden Gebrauch besonders gefährlich sind bezw. es werden können, wenn sie nicht unter Beachtung ganz besonderer oder bestimmter Vorsichtsmaßregeln behandelt werden. Die solche Sachen in Verkehr bringende Person ist verpflichtet, die Sachen mit den gehörigen Sicherungsmaßnahmen (luft-, wasser- oder feuerdichte Verpackung; stählerne Behälter, gehörige Kennzeichnung etc.) zu versehen und den Empfänger der Sache und alle anderen Personen, die nach seiner Kenntnis wahrscheinlich mit ihr in Berührung kommen werden, auf die Gefährlichkeit gehörig aufmerksam zu machen. Versäumt er dies, so begeht er eine ihm zur Last fallende Unterlassung und kann sich nur durch den — von ihm zu erbringenden — Nachweis entlasten, daß der Schaden trotz vorhandener Kenntnis der gefährdenden Beschaffenheit der Sache durch ein Verschulden des Geschädigten verursacht worden ist[23]). Mit dieser Art der Regelung wird unter Berücksichtigung der Notwendigkeiten und Interessen des Verkehrs eine Schadensverteilung erreicht, die in jeder Beziehung dem Gerechtigkeitsempfinden genügt. Den durch eine solche besondere Gefährdung verursachten Schaden hat also der zu tragen, der diese Gefahrenquelle geschaffen hat, sofern es nicht das Verschulden des Geschädigten (unter Berücksichtigung der von ihm im konkreten Fall bei Eintritt des Schadens billigerweise zu erwartenden Einsicht und individuellen Fähigkeiten, den Schaden

---

22) Vergl. Nipperdey, S. 81: Graduierung des Umfanges der Anwendung der Gefährdungshaftung entsprechend der Gefährlichkeit der benutzten Verkehrseinrichtungen.

23) Im Falle eines Beweisnotstandes ist die Frage zugunsten des schwächeren Teils, entsprechend dem Grade, der den Handlungen der Parteien innewohnenden Gefährlichkeit, zu entscheiden (so für den Kraftfahrzeugverkehr Nipperdey, a.a.O., S. 76).

zu mindern oder zu vermeiden) rechtfertigt, die Last des Schadens auf seine Schultern abzuwälzen (§ 254 BGB).

Das Ergebnis ist demnach, daß § 823,1 BGB in seiner gegenwärtigen Fassung gesetzespolitisch verfehlt ist. Den Erfahrungen des Lebens würde es widersprechen, die Gebiete der Verschuldenshaftung und Gefährdungshaftung von einander zu trennen. In vielen Fällen wird es allerdings immer eine Frage des richterlichen Taktes sein und bleiben, unter Würdigung der besonderen Umstände des einzelnen Falles zu einer gerechten Lösung zu gelangen. Denn das Gesetz ist nur in der Lage, typische oder die ihnen besonders nahekommenden Fälle seiner Regelung zu unterwerfen; die Aufstellung eines erschöpfenden Katalogs ist unmöglich. Es ist klar, daß auf dem so vielgestaltigen Gebiet des Verkehrs das Gesetz in einem gewissen Ausmaß die Möglichkeit einer gesunden Weiterentwicklung im Wege der Rechtsprechung offen lassen muß (vergl. Swoboda, a.a.O., S. 46; der Entwurf eines neuen Bürgerlichen Gesetzbuches für die Tschechoslowakei versuchte dieses Problem dadurch zu lösen, indem er bestimmte Ausmaße des Ersatzes nach der Art und dem Grad des Verschuldens festlegte, aber zugleich dem Richter eine Möglichkeit offen ließ, außergewöhnliche Umstände bestimmter Art berücksichtigen zu können; vergl. Swoboda in DJZ 1936, Sp. 988).

Abschließend bleibt noch zu erörtern, ob der Sicherungspflichtige bestimmen kann, ob und in welchem Umfange er zur Sicherung des Verkehrs tätig werden will. Einhelligkeit herrscht darüber, daß in den Fällen, in denen das Gesetz die Vertragshaftung auf die schwereren Schuldarten (z. B. Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit) beschränkt, ein Ausschluß der Deliktshaftung bei leichtem Verschulden stattfinden muß, da ja andernfalls jede derartige Einschränkung ihre Bedeutung verlieren würde (vergl. § 277, BGB und die Rechtsprechung zum Handeln auf eigene Gefahr bei Palandt, S. 225, Z. 6). Literatur und Rechtsprechung begründen den Haftungsausschluß mit der — oft nur fiktiv zu begründenden — Unterstellung einer stillschweigend dahingehenden Abrede oder mit dem Begriff des Handelns auf eigene Gefahr. Dabei ist gleichgültig, ob die Haftung auf besonderer Gefährdung, unerlaubter Handlung, oder auf einem Vertrag beruht. Nicht ausgeschlossen werden kann die Haftung für Vorsatz (§§ 276 II, 138 BGB) oder, wenn gesetzliche Bestimmungen dem Haftungsausschluß entgegenstehen, wie z. B. in den §§ 617/19 HGB. Die Frage nach dem einseitigen Haftungsausschluß ist gegenüber die-

sen beiden Gesichtspunkten vollkommen in den Hintergrund gedrängt worden. Aber es kann doch gar keinem Zweifel unterliegen, daß der Sicherungspflichtige — zumindestens in dem gleichen Umfange — durch einseitige Erklärung seine Haftung muß ausschließen können, wenn er ohne jeden eigenen Vorteil oder Nutzen eine Anlage errichtet oder unterhält, die lediglich der Förderung des Verkehrs im Interesse der Allgemeinheit dient bezw. ihr dienen soll. Anders wäre selbstverständlich zu urteilen, wenn die Anlage — wenn auch nur mittelbar — von dem Verkehrseröffner zu seinem eigenen Nutzen angelegt worden ist, oder wenn es sich um den Mißbrauch einer Monopolstellung handeln sollte (vergl. hierzu Palandt, a.a.O., S. 761, Z. 3 zu § 823 BGB; § 254 BGB, S. 225; und S. 841).

Aus § 276,2 BGB ergibt sich, daß die Haftung für fahrlässige Schädigungen im Wege des Vertrages ausgeschlossen werden kann (jedoch ist im Einzelfalle immer zu prüfen, ob die Abmachung nicht gegen § 138 BGB verstößt, sowie, ob sie sich noch im Rahmen des nach § 242 BGB zu fordernden gemeinschaftsgemäßen Handelns hält; vergl. Palandt, § 276,5 b; 254,6)[25]. Zur Gültigkeit der Vereinbarung dürfte es schon genügen, wenn der Sicherungspflichtige durch einen für jedermann sichtbaren Anschlag bekanntgibt, keine Haftung zu übernehmen[24]. In solchen Fällen muß

---

[24]) Ist die Vertragshaftung auf eine schwerere Schuldart beschränkt, so wird auch der Deliktanspruch in gleicher Weise beschränkt (Soergel, K. 1937, § 823, Z. 2a, S. 536).

Bei vertraglichem Ausschluß für Fahrlässigkeit findet für diese auch keine Deliktshaftung statt. Zu bemerken ist aber, daß die Schadensersatzansprüche aus Personenbeförderung durch Vertrag oder Gesetz ausgeschlossen werden können (vergl. § 12 des PostG. vom 28. X. 71), demzufolge sich die Haftung der Post für die nicht durch höhere Gewalt verursachten Beschädigungen des Reisenden nur auf die Kur- und Verpflegungskosten beschränkt, vergl. § 11, Nr. 2 des cit. PostG.; für Frachtverträge vergl. § 429, HGB.); ebenso können Freizeichnungsklauseln in Verträgen auf die Haftung aus unerlaubter Handlung ausgedehnt werden. Dagegen sollen einseitige Willenserklärung die Haftung des Schädigers nicht ausschließen können (vergl. Soergel K. 1937, S. 542 und S. 609, Z. m).

Vergl. z. B. Soergel K. 1937, § 823, Z. 4a, S. 541: Ausschluß der Haftung durch Willenseinigung, soweit kein Verstoß gegen die §§ 138, 276, II, BGB vorliegt; es genügt wenn nur die Umstände darauf schließen lassen, ohne daß die Parteien selber daran gedacht haben. Jedoch erstreckt sich der Haftungsausschluß nicht auf jede, sondern nur auf eine nach den Umständen des Falles verständliche Fahrlässigkeit (Soergel, a.a.O., m. w. Lit.).

So kann auf dem Gebiet der unerlaubten Handlungen im Sinne des § 823, Abs. 1, die Haftung für Fahrlässigkeit durch stillschweigende Vereinbarung ausgeschlossen werden (vergl. Warneyer, 1938, S. 521, X).

[25]) Der Fahrlässigkeitsbegriff ist — de lege ferenda — einigermaßen objektiv zu fassen (so der Ausschuß der Akademie für Deutsches Recht, vergl. Arbeitsbericht, S. 13). Die Fassung darf jedoch keine zu starre sein und muß entspre-

sich derjenige, der eine Einrichtung benutzt, deren Inanspruchnahme nicht notwendig ist (z. B. auch im Falle der Unentgeltlichkeit), gefallen lassen, daß er auf eigene Gefahr handelt (vergl. Palandt, a.a.O.; über die erforderliche Geschäftsfähigkeit des Geschädigten ebenda). Anzuerkennen ist auch ein Ausschluß der Haftung der Fahrlässigkeit in den Fällen, wo ein Schuldverhältnis zwischen dem Schädiger und dem Geschädigten nicht besteht. Doch darf dies selbstverständlich nicht dazu führen, daß der Sicherungspflichtige durch die Statuierung der Haftungsbeschränkung seine Monopolstellung und die Zwangslage der Verkehrsteilnehmer dazu mißbraucht, diese zum Verzicht auf Schutzrechte zu nötigen, die ihnen vom Gesetz zugedacht sind.

Ein einseitiger Haftungsausschluß ist in der Regel unzulässig; dieser Grundsatz darf aber schon im Interesse des Verkehrs selbst und seiner Entwicklung nicht überspannt werden. Wer daher nicht zu seinem eigenen Vorteil und ohne Mißbrauch einer Monopolstellung eine Anlage oder Einrichtung unterhält oder errichtet, die lediglich der Begünstigung des Verkehrs dient bezw. dienen soll, ist nicht für verpflichtet anzusehen, diese Anlage nun auch tatsächlich in einem verkehrssicheren Zustand zu halten. Selbstverständlich geht es nicht an, den Verkehrseröffner in derartig gelagerten Fällen von jeder Sicherungspflicht zu entlasten. Über die besonders gefahrdrohende Beschaffenheit der Anlage darf er den Verkehrsteilnehmer nicht im Unklaren lassen; hierüber hat er ihn aufzuklären. Aber von dem Verkehrseröffner kann dagegen nicht die Herstellung von Sicherheitsanlagen verlangt werden, deren Durchführung nur mit unverhältnismäßig großen Opfern ermöglicht werden kann. In einem solchen Falle muß es daher genügen, daß der Verkehrseröffner in gehöriger Weise das Publikum durch Warnungstafeln auf die verkehrswidrige oder besonders gefahrdrohende Beschaffenheit der Anlage und die Ablehnung seiner Haftung für eventuelle Schäden aufmerksam macht. Der Gesichtspunkt der Verkehrseröffnung tritt hier berechtigterweise im Interesse des Verkehrs vor die Rücksichten der Verkehrssicherheit; wer also die Anlage benutzen will, handelt auf eigene Gefahr (vergl. Riezler, S. 579; Hofacker, S. 31).

---

chend der Rechtsprechung des RG auch Unterscheidungen, die z. B. durch verschiedene Berufe, verschiedenes Alter bedingt sind, Rechnung tragen. Diese Unterscheidung ist durchaus berechtigt; der verantwortungsbewußte Vollmensch, der den Maßstab für alle Menschen aller Schichten abgeben soll, ist eine Abstraktion, der jegliche Lebensnähe und Brauchbarkeit abgeht (Wahl, a.a.O., S. 24/25).

Literaturverzeichnis.

Arbeitsbericht = 1. Arbeitsbericht des Ausschusses für Personen-, Vereins- und Schuldrecht der Akademie für Deutsches Recht — Unterausschuß für Schadenersatzrecht, vorgelegt von H. C. Nipperdey, Köln, „Grundfragen der Reform des Schadenersatzrechts". Verlag C. H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München und Berlin 1940.

Brückner, in: Recht 1905, 329, 353.

Bünger im Rechtsvergl. HdW. Bd. 6, 1936, S. 110 ff., Art.: Schadenersatz, Inhalt und Umfang.

Carl: Übersicht über die Rechtsprechung zum Straßenverkehrs- und Verkehrshaftpflichtrecht vom 1. 5. 35 — 15. 1. 36; Nr. 2 der Schriftenreihe der Juristischen Wochenschrift; Herausgeber Dr. W. Raeke.

Colin et Capitant: Cours elementaire de droit civil français; II, 7. ed., 1932.

Delius, in: DJZ. 1. 2. 1914, Nr. 3: Die Haftung für Verkehrssicherheit.

Deutsche Immobilien-Zeitung vom 11. 11. 39, S. 213, Art.: Treppenbeleuchtung und Verdunklung.

Enneccerus: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, Einleitung, Allgemeiner Teil, I. Bd., 1. Abtlg. 1928, 30.—34. Auflage.

— Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts, 2. Bd., Recht der Schuldverhältnisse; 11. Bearbeitung von H. Lehmann, 1930.

Frank: Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich, 18. Aufl., 1931.

Friedrichs: Haftung für Sicherheit, Bd. 16 der Rechtsfragen der Praxis, Verlag H. Sack, Berlin, 1929.

Freisler: „Gedanken zum modernen Verkehrsrecht", in: „Beiträge zur Rechtserneuerung", Heft 9, 1939: „Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts."

Fürst, in: LZ 1910, 178: Schuldverhältnisse aus einseitigen Rechtsgeschäften.

Geigel: Der Haftpflichtprozeß mit Einschluß des materiellen Haftpflichtrechts, 1935.

Gerdes, Emil: Die Haftpflicht der Gebietskörperschaften für mangelnde Verkehrssicherheit öffentlicher Straßen, Wege und Plätze. Göttingen 1927.

Goldscheider in Gruchot 60, 369: „Die Haftung der Wirte für Unfälle in ihren Räumen", 1916.

Haemmerle, in: „Beiträge zur Rechtserneuerung", Heft 9, 1939, „Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts", Art.: Die Haftpflicht im Deutschen Verkehrsrecht."

Hedemann: Die Fortschritte des Zivilrechts im 19. Jahrhundert; I. Teil: „Die Neuordnung des Verkehrslebens"; Berlin 1910.

Hedemann: Sachenrecht des Bürgerlichen Gesetzbuches, 1924.

Hildebrandt: Erklärungshaftung, 1932.

Hofacker: Die Verkehrssicherungspflicht, 1929.

Hülsenbeck: Die Haftung des Haus- und Grundbesitzers nach dem Deliktsrecht des BGB. Köln 1932.

Jenks: A Digest of English Civil Law I, II, 1921.

Josef, in: BayerZ. 1909, 333: Gefahrloser Zugang zum Geschäftslokal.

— in: Gesetz und Recht 1909, 94: Die Haftung für die Verkehrssicherheit und der Wirtschaftsvertrag.

— in: Bad. Rechtsprax. 1914, 83: Die Einwirkung der §§ 278, 831 BGB auf die Haftung für die Verkehrssicherheit.
Kayser: Die Haftung für die Verkehrssicherheit von Zugängen, Marburg 1927.
Kommentar zum Luftschutzgesetz und den Durchführungsbestimmungen, 1939, von Darsow-Müller-Nicolaus.
Larenz: „Vertrag und Unrecht" (1. Teil: Vertrag und Vertragsbruch; 2. Teil: Die Haftung für Schaden und Bereicherung). In den Grundzügen der Rechts- und Wirtschaftswissenschaft, Reihe A, herausgeg. von G. Dahm, K. A. Eckhardt u. E. R. Huber. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1936.
König: Im Arbeitsbericht, S. 50 ff.: Die Haftung für Verrichtungsgehilfen im künftigen Recht der unerlaubten Handlungen.
Meyer, Fritz: Die Bedeutung der Verkehrspflichten für die unerlaubte Handlung, Grevenbroich, 1929.
Nipperdey: Im Arbeitsbericht, S. 36 ff.: Die Generalklausel im künftigen Recht der unerlaubten Handlungen.
Nipperdey, in: „Beiträge zur Rechtserneuerung", Heft 9, 1939: „Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts", Art.: „Warum doch Gefährdungshaftung?"
Örtmann: Kommentar zum BGB und seinen Nebengesetzen, 1929, 5. Aufl.
Palandt: Kommentar zum BGB, 1939.
Planck: Kommentar zum BGB 1928, 4. Aufl.
Planiol: Traité élémentaire de droit civil, II 1926.
Polenske, in: Archiv ziv. Prax. 1914, 415: Zum Begriff des Gastschaftsvertrages.
Pollock: Law of torts, 1923.
Reichsgerichtsräte-Kommentar, 1934.
RG Bd. 78, 239: „Entscheidung des 6. Zivilsenats vom 7. 12. 1911.
Recueil Dalloz: Code civil 1937.
Riezler, in: Zeitschrift für Ausl. und Internationales Privatrecht (= Zeitschrift), 1931, Heft 4: Haftung für Schädigung durch Sachen nach franz. u. engl. Recht.
Reinhardt: Im Arbeitsbericht, S. 64 ff.: Die Billigkeitshaftung im künftigen Schadenersatzrecht.
Salmond: The Law of Torts, 1924.
Scheuermann, in: „Das Grundeigentum" vom 8. 10. 39, Nr. 41, S. 794, Art.: „Verkehrssicherheit im Hause trotz Verdunklung."
Schifferer, in: „Beiträge zur Rechtserneuerung", Heft 9, 1939: „Zur Neugestaltung des Verkehrsrechts", Art.: „Verkehrserziehung."
Schmölder, in: DJZ 1905, Sp. 829: Die Haftung der Wirte für Unfälle ihrer Gäste.
Soergel: Kommentar zum BGB 1926, 3. Aufl.
— Rechtsprechung, 1909.
— Rechtsprechung, 1915.
— Rechtsprechung, 1932.
— Rechtsprechung, 1936.
Soergel: Kommentar zum BGB, 6. Auflage, 1937.
Stoll, in: Jahrbuch der Akademie für Deutsches Recht, 1936, S. 140; Schadensersatz und Unrecht.
Swoboda: Abgrenzung zwischen Verschuldens- und Erfolgshaftung; Gutachten für den 6. Deutschen Juristentag in der Tschecho-Slowakei, Karlsbad, 1933; Gutachten-Bd. S. 46.
— in: DJZ 1936, Sp. 988.
Titze, in: HdWR 6, 517: „Verschulden beim Vertragsschluß."
Titze, in: Rechtsvergl. Handwörterbuch, 1938, Bd. 6: Unerlaubte Handlungen.
Tuma, in: BayrZ. 1910, 231: Die Haftung des Gastwirtes für eine ungeeignete Beschaffenheit der Gastlokalitäten.
Wahl: Im Arbeitsbericht, S. 17 ff.: Das Verschuldensprinzip im künftigen Schadenersatzrecht.

Warneyer: Kommentar zum BGB, 7. Aufl. 1938.
Warneyer: Das Bürgerliche Gesetzbuch. Erl. durch die Rechtsprechung; 1928, 5. Aufl.
— Kommentar zum BGB, 1927.
Weigelt, in: JRf. PrV. 36, 308: Die Haftung des Wegeunterhaltsverpflichteten für Kraftfahrzeugunfälle infolge schlechter Straßenbeschaffenheit.
— in: VerkrR. 1936, 141: Die Haftung für die Verkehrssicherheit bei Straßenbauarbeiten.
— in: VerkrR. 1937, Heft 11: Die Verkehrssicherung des Wegebaupflichtigen in der neueren Rechtsprechung.
Weigert, in: den Rechtsvergl. Abhandlungen, herausgegeben von Titze u. Wolff: Die außervertragliche Haftung von Großbetrieben für Angestellte, 1925.
Wieacker: Bodenrecht. In den Grundzügen der Rechts- und Wirtschaftswissenschaft, Reihe A, herausgegeben von G. Dahm, K. A. Eckhardt und E. R. Huber. Hanseatische Verlagsanstalt, Hamburg, 1936.
Zeitlmann, in: Döffrecht. Ver. v. 1. 12. 38, S. 487: Treppenunfälle bei Luftschutzübungen.

Lebenslauf.

Ich bin am 4. 12. 1907 als Sohn des Kaufmanns Ewald Lintaler zu Berlin-Charlottenburg geboren. Im März 1928 bestand ich meine Reifeprüfung an der Siemens-Oberrealschule zu Berlin-Charlottenburg. Nach anfänglicher kaufmännischer Lehre wandte ich mich dem Studium der Rechte zu. Meine mündliche Doktorprüfung habe ich am 28. 2. 40 bestanden.